Année 1951. — N° 21. Le Numéro : 7 francs. Mercredi 18 Avril 1951.

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE DE L'UNION FRANÇAISE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE DE L'UNION FRANÇAISE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : **400 fr.** ; ÉTRANGER : **800 fr.**
(Compte chèque postal: 9063 13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION **QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e** | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1951 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 21e SÉANCE

Séance du Mardi 17 Avril 1951.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Dépôt d'une demande d'avis.

3. — Dépôt de rapports.

4. — Renvoi pour avis.

5. — Demande de discussion d'urgence.

6. — Discussion de la demande d'avis, transmise par M. le président de l'Assemblée nationale, sur la proposition de loi de M. Mamadou Konaté et plusieurs de ses collègues, députés, tendant à la création d'un « cadre unique » du personnel des chemins de fer d'Afrique occidentale française.

Arrêté désignant un commissaire du Gouvernement.

MM. Bourgarel, rapporteur de la commission de la législation, de la justice, de la fonction publique et des affaires administratives et domaniales.

Discussion générale: MM. Antonini, Nignan, Coffin, secrétaire d'Etat à la France d'outre-mer; Jousselin, Donnat, le président, Junillon, président de la commission.

7. — Décision sur une demande de discussion d'urgence: MM. Antonini, président de la commission des affaires financières; Egretaud, Reverbori, Zinsou, Boluix-Basset, le président.

Déclaration de l'urgence.

Sur la fixation de la date: MM. le président, le président de la commission.

Demande de renvoi pour avis à la commission des affaires sociales: Mlle Le Ber, vice-présidente de la commission des affaires sociales, MM. le président de la commission, Max André, Juge. — Retrait.

Fixation de la date de la discussion au 19 avril.

8. — Reprise de la discussion sur la création d'un cadre unique du personnel des chemins de fer d'Afrique occidentale française.

Suite de la discussion générale: MM. Zinsou, Antonini, Coffin, secrétaire d'Etat à la France d'outre-mer.

Passage à la discussion de l'avis.

Contre-projet de M. de Boysson et du groupe communiste: MM. de Boysson, Junillon, président de la commission de la législation, de la justice, de la fonction publique et des affaires administratives et domaniales, Zinsou, Tétau, Egretaud, Nignan. — Rejet, au scrutin.

Sur le renvoi à la prochaine séance de la suite de la discussion: MM. le président, Bourgarel, rapporteur, le président de la commission. — Renvoi ordonné.

9. — Dépôt de propositions.

10. — Renvois pour avis.

11. — Règlement de l'ordre du jour.

PRESIDENCE DE M. FOURCADE

(La séance est ouverte à quinze heures.)

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. La séance est ouverte. Le procès-verbal de la séance du jeudi 12 avril a été affiché.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEPOT D'UNE DEMANDE D'AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une demande d'avis, présentée par la commission des finances, sur le projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (France d'outre-mer — I. — Dépenses civiles) (n° 12752, Assemblée nationale).

La demande d'avis sera imprimée sous le n° 100, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires financières. *(Assentiment.)*

— 3 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Sylvestre un rapport, fait au nom de la commission des affaires financières, sur la proposition (n° 307, année 1950), de MM. Bourgarel, Djim Momar

Gueye et des membres du groupe socialiste S. F. I. O. et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à demander d'urgence à l'Assemblée nationale le vote d'une loi ayant pour unique objet de relever le plafond des achats sur factures et marchés de gré à gré effectués et passés par les municipalités de plein exercice du Sénégal.

Le rapport sera imprimé sous le n° 101 et distribué.

J'ai reçu de M. Rosenfeld un rapport, fait au nom de la commission du règlement et des pétitions, sur la proposition de résolution (n° 97, année 1951) présentée par M. Alfred Bour, président de cette commission, tendant à modifier la résolution (n° 1, année 1948) portant règlement de l'Assemblée de l'Union française.

Le rapport sera imprimé sous le n° 102 et distribué.

— 4 —

DEMANDE DE RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission de l'agriculture, de l'élevage, des chasses, des pêches et des forêts demande que lui soit renvoyée pour avis la proposition et proposition de résolution (n° 306, année 1949) de M. Cianfarani et des membres du groupe union métropole-outre-mer (indépendants) tendant: 1° à l'organisation rationnelle et à la planification de l'économie de l'Union française; 2° à sauvegarder les voies de son développement dans les accords économiques européens en discussion; 3° à donner à la représentation française dans les organismes internationaux, par sa composition et la portée de sa mission, le caractère d'une véritable représentation de l'Union française, la commission des affaires économiques restant saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Conformément à l'article 37 du règlement, le renvoi pour avis est ordonné.

— 5 —

DEMANDE DE DISCUSSION D'URGENCE

M. le président. Conformément à l'article 62 du règlement, la commission des affaires financières demande la discussion d'urgence de la demande d'avis transmise par l'Assemblée nationale, sur le projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (France d'outre-mer. — I. — Dépenses civiles) (N° 12752, Assemblée nationale).

Il va être procédé à l'affichage de cette demande de discussion d'urgence.

L'Assemblée ne pourra être appelée à statuer sur cette demande qu'après l'expiration d'un délai d'une heure.

— 6 —

AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE; CREATION D'UN CADRE UNIQUE DU PERSONNEL DES CHEMINS DE FER

Discussion d'une demande d'avis.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la demande d'avis, transmise par M. le président de l'Assemblée nationale, sur la proposition de loi de M. Mamadou Konaté et plusieurs de ses collègues, députés, tendant à la création d'un cadre unique du personnel des chemins de fer d'Afrique occidentale française (n°s 123, année 1950, 84 et 90, année 1951).

J'ai reçu ampliation d'un arrêté nommant M. Widmer, chef de cabinet de M. le secrétaire d'Etat à la France d'outre-mer, en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister M. le secrétaire d'Etat à la France d'outre-mer.

Acte est donné de cette communication.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Bourgarel, *rapporteur de la commission de la législation, de la justice, de la fonction publique et des affaires administratives et domaniales.* Mesdames, messieurs, la seule évocation de l'émouvante séance consacrée ici, voilà trois ans, à la grève des cheminots d'Afrique occidentale française suffirait amplement, si besoin était, à retenir votre attention sur la proposition de loi soumise aujourd'hui à votre examen.

Cette proposition tend à la création d'un cadre unique du personnel des réseaux ferroviaires d'Afrique occidentale française. Elle est motivée, selon M. Mamadou Konaté, par de récentes mesures qui, détruisant l'ancienne réglementation, l'ont remplacée par un système absolument préjudiciable aux cheminots des anciens cadres d'Afrique occidentale française, système qui, aggravant les discriminations déjà profondes entre cheminots d'origine métropolitaine et cheminots africains, place ces derniers dans une insécurité professionnelle inconnue jusqu'ici.

Il importe donc de rétablir l'autorité du gouverneur général, haut commissaire de la République, sur le personnel des réseaux de l'Afrique occidentale française (par l'organisation d'un cadre unique pour le personnel titularisé, autrement dit permanent), d'assurer la situation du personnel auxiliaire, d'abroger les textes créant la régie autonome d'Afrique occidentale française, et, en conséquence, de revenir au régime de l'exploitation administrative, sous le contrôle des assemblées élues.

En raison de l'importance, et j'ose dire, de l'extrême délicatesse de cette proposition, il me paraît indispensable, pour ceux d'entre vous qui ne sont pas initiés aux complications de la question ferroviaire d'Afrique occidentale française, de tracer brièvement et aussi clairement que possible, un tableau de l'évolution de sa réglementation.

Cette question se présente sous deux aspects différents: administration du personnel et exploitation des réseaux, assurés à l'origine par le gouvernement général.

Quand éclatent les hostilités, le personnel est organisé par le décret du 19 mai 1939. Il est réparti dans quatre cadres: cadre supérieur qui comprend le haut personnel, dit de direction; cadre commun supérieur, cadre local supérieur réservés au personnel métropolitain d'inspection, de maîtrise et d'exécution; cadre local secondaire destiné au personnel africain. Chaque cadre a une réglementation propre et il va sans dire que les soldes de base, les indemnités de zone, les charges de famille sont très sensiblement différentes.

Devant le mécontentement du personnel africain, qui ne cesse de déclarer ces cadres inspirés par une discrimination raciale, le gouvernement général les fait supprimer (celui de direction excepté) et, par arrêté du 22 décembre 1945, crée le cadre secondaire du personnel des chemins de fer de l'Afrique occidentale française qui atténue, dans une très forte mesure, les causes de jalousie et de récrimination. En effet, tous les agents, métropolitains comme africains, y sont versés et à partir de l'échelle 3 (car les soldes vont par échelons) perçoivent exactement les mêmes traitements.

Sans doute, le cadre unique tant réclamé n'est pas tout à fait réalisé, puisqu'il y a encore à la base une discrimination injustifiée: les jeunes agents des échelles 1 et 2, qui restent défavorisés, par rapport à leurs collègues métropolitains recrutés dans les mêmes conditions qu'eux; mais un pas décisif est fait vers un accord définitif.

Malheureusement, l'arrêté ministériel du 17 juillet 1946 va tout remettre en question; cet arrêté est pris en exécution de la loi du 28 février 1944 à laquelle — en raison des événements — on n'a pas prêté toute l'attention désirable. Cette loi innove, crée la régie générale des chemins de fer coloniaux, à l'exception des lignes concédées et du chemin de fer projeté de la Méditerranée au Niger. Son article 2 est ainsi rédigé:

« A compter d'une date qui sera fixée pour chaque gouvernement général, colonie autonome ou territoire, par arrêté du secrétaire d'Etat à la marine et aux colonies, les chemins de fer coloniaux visés à l'article 1er, seront transformés en régies locales à caractère industriel et commercial dotées de la personnalité civile et de l'autonomie financière. »

L'arrêté ministériel du 17 juillet 1946 crée donc la régie d'Afrique occidentale française qui, prenant immédiatement en main l'administration du personnel (retirée au haut commissaire), s'empresse de supprimer entre agents métropolitains et autochtones, l'égalité à peu près consacrée par l'arrêté général du 22 décembre 1945, ce qui provoqua entre le conseil d'administration de la régie et les syndicats des cheminots ouest-africains, un conflit qui aboutit à une grève qui dura 5 mois et demi et dont les dramatiques péripéties eurent un écho prolongé à la tribune de notre Assemblée.

Le protocole de fin de grève de mars 1948 fut accepté sans enthousiasme; il eut néanmoins le mérite de calmer les esprits... momentanément, car voici le décret du 20 juillet 1949 qui dispose en son article 1er:

« Le décret du 19 mai 1939, portant organisation du statut du personnel des chemins de fer coloniaux, cesse, nonobstant toute autre affectation ultérieure les concernant, d'être applicable aux agents qui, servant ou appelés à servir dans les réseaux ferrés de la France d'outre-mer, sont soumis au statut du personnel des régies ferroviaires de la France d'outre-mer. »

Ce qui, en clair, signifie que le personnel métropolitain est définitivement détaché dans un statut général et classé à part, par rapport au personnel originaire d'outre-mer, classé désormais dans un statut particulier.

L'article 2 décide que le personnel, métropolitain et africain, n'est plus tributaire de la caisse intercoloniale de retraite, mais soumis à un régime spécial qui leur concède les mêmes droits et avantages. Quant à l'article 3, il dispose qu'à partir de la date de publication du présent décret, le personnel classé dans le statut général ou le statut particulier de chaque régie, cesse d'être soumis à la réglementation administrative. Autrement

dit, les cheminots des réseaux d'Afrique occidentale française sont écartés de la fonction publique pour devenir dorénavant des employés d'une entreprise de droit privé. C'est cette dernière mesure qui a réveillé l'irritation assoupie des cheminots africains et c'est son annulation qui est le motif majeur du projet de loi déposé par M. Mamadou Konaté sur le bureau de l'Assemblée nationale.

Mesdames, messieurs, au cours du séjour qu'il vient d'effectuer au Sénégal et dans le but de vous permettre de décider en parfaite connaissance de cause, le rapporteur de votre commission de la fonction publique a jugé essentiel de connaître, pour vous les exposer, les opinions des parties intéressées par ce projet de loi. Il a donc pris contact avec les services du gouvernement général, avec la direction de la régie de l'Afrique occidentale française, avec les deux associations professionnelles existant au Sénégal: la fédération des syndicats des cheminots africains et l'union des syndicats libres des cheminots africains.

Et voici, en premier lieu, en ce qui concerne la situation du personnel, l'opinion exprimée par le gouvernement général: « Le statut du personnel permanent de la régie des chemins de fer d'Afrique occidentale française constitue pratiquement le cadre unique réclamé. Il convient de souligner à ce sujet le nombre des changements de cadres intervenus depuis 1945.

« Ces changements constants gênent considérablement la direction et le commandement et les cadres actuels doivent permettre de donner satisfaction, sous réserve d'y apporter, s'il y a lieu, les améliorations qui pourraient être considérées comme justifiées. »

En ce qui concerne le personnel auxiliaire, le Gouvernement général pense que « une convention collective destinée à réglementer l'ensemble de ce personnel sera prochainement signée entre la régie et les organisations syndicales intéressées. Le classement du personnel auxiliaire dans cette convention ne pourra avoir lieu qu'à la date de sa signature, le principe de la rétroactivité des conventions collectives n'apparaissant pas souhaitable et n'étant d'ailleurs pas admis par la jurisprudence. »

Le gouvernement général déclare encore: « la régie m'a confirmé qu'elle avait tenu envers la fédération des syndicats ses engagements, les agents remplissant les conditions requises ayant été intégrés dans le protocole de fin de grève. S'il apparaît que des omissions involontaires ont été effectuées, elles seront régularisées ».

En ce qui concerne le deuxième aspect de la question ferroviaire, l'exploitation par la régie autonome, le gouvernement général estime que l'exploitation des chemins de fer par un organisme à caractère industriel et commercial semble devoir donner satisfaction.

Il précise que: « les assemblées contrôlent la régie par l'intermédiaire de leurs représentants au conseil d'administration dont le nombre vient d'être porté de deux à quatre par arrêté ministériel du 7 juillet 1950. Les dispositions tarifaires actuelles permettent en fait au Gouvernement et aux Assemblées de pratiquer telle politique économique qui leur semble utile. Les comptes de la régie sont, en outre, à la disposition de l'inspection générale des colonies et de la cour des comptes. Le système actuel permet d'assurer l'équilibre budgétaire réel avec renouvellement du matériel; l'importance du fait que la régie a réalisé cet équilibre en 1949 et 1950 ne saurait être sous-estimée ».

Le gouvernement général conclut que « dans ces conditions une nouvelle modification des textes réglementaires relatifs à la gestion des chemins de fer de l'Afrique occidentale française nuirait fortement à la bonne marche de cette organisation et irait, par conséquent, à l'encontre des intérêts de la fédération ».

Le point de vue de la régie des chemins de fer de l'Afrique occidentale française se traduit de la façon suivante: « Les cadres administratifs n'ont aucune raison de demeurer puisque le gouvernement général de l'Afrique occidentale française n'exploite plus aucun réseau ferré.

« Le statut général créé pour le personnel métropolitain par le décret du 20 juillet 1949, c'est une sorte de « réservoir régulateur » destiné à fournir aux régies ferroviaires l'appoint du personnel justifié par les insuffisances du recrutement local. Il répond à une revendication majeure des cheminots européens comme le statut du personnel permanent répond à une revendication majeure de la fédération des cheminots africains de l'Afrique occidentale française »

« Mais, tandis que l'administration conçoit les cadres de ses fonctionnaires d'après la nature des emplois dévolus à chacun de ces cadres, le chemin de fer est beaucoup plus précis puisqu'il divise sa hiérarchie en échelles de solde, chacune correspondant à des emplois de difficulté et de responsabilité analogues. Il en résulte que la notion de l'emploi suit dans l'administration le cadre du fonctionnaire, alors que dans un chemin de fer elle suit la notion de l'échelle du cadre. »

La régie d'Afrique occidentale française donne encore les explications suivantes, sur lesquelles j'attire toute votre attention: « Les cheminots africains demeurent en effet persuadés que sous le régime administratif ils possédaient la qualité de fonctionnaires. Sur ce point, les études de la direction fédérale et celles du service d'études du gouvernement général sont concordantes: les cheminots n'ont jamais possédé la qualité de fonctionnaires. Ceci résulte également d'arrêts du conseil d'Etat: « En fait les cheminots possèdent toujours des garanties analogues à celles des fonctionnaires en ce qui concerne leur carrière, leur avancement, la stabilité de leur emploi, etc. Mais, à la différence des fonctionnaires, ils ne peuvent bénéficier de la compétence des tribunaux administratifs.

« Les statuts ferroviaires ne doivent conférer au personnel du chemin de fer qu'une seule qualité: celle d'agents d'une entreprise de droit privé. »

Examinant la situation des auxiliaires, la régie déclare:

« 1° Une convention collective destinée à réglementer l'ensemble de ce personnel, sans distinguer les spécialistes ferroviaires des autres auxiliaires, est effectivement à l'étude depuis 1948. La question, mise en sommeil à la suite de divergences de vues, a été reprise au début de 1950 et on espère la voir aboutir prochainement;

« 2° Il est inexact de soutenir que les salaires du personnel auxiliaire étaient autrefois supérieurs à ceux du secteur privé. Au contraire, la régie s'est toujours préoccupée, comme l'ancienne direction des transports, d'assurer à son personnel auxiliaire, une égalité rigoureuse de traitements avec le personnel homologue du secteur privé. Rien ne saurait, en effet, justifier que le manœuvre de la régie perçoive un salaire égal à 126 p. 100 du salaire des manœuvres du secteur privé. Outre la concurrence déloyale qui serait ainsi faite aux entreprises de la place, la répercussion budgétaire mettrait en péril l'équilibre des recettes et des dépenses;

« 3° En matière d'intégration des auxiliaires, la régie a été très au delà des obligations qu'elle avait acceptées lors de la discussion du statut et lors des travaux de la commission relative à la fixation des effectifs. »

En ce qui concerne le manque de confiance dont elle est encore l'objet, pour l'exploitation ferroviaire, la régie d'Afrique occidentale française répond que ce sentiment n'est pas justifié par les premiers résultats obtenus; bien que le nouveau régime d'exploitation ne fonctionne que depuis le 1er janvier 1947, la régie a réalisé, pour les exercices 1948 et 1949, son grand équilibre budgétaire et versé à son fonds de renouvellement une annuité de l'ordre de 600 à 700 millions de francs C. F. A.

Pour elle, l'avantage du nouveau système apparaîtra mieux encore dans les années à venir. En effet, grâce au concours du F. I. D. E. S d'une part, aux sommes prélevées sur les recettes d'exploitation pour le renouvellement du matériel d'autre part, la modernisation du réseau routier entraînera une diminution sensible des frais d'exploitation (développement de la traction diesel, plus économique que la traction vapeur, utilisation de wagons modernes à grande capacité, amélioration des caractéristiques de la voie) ; et l'argument selon lequel les cheminots souhaiteraient voir le chemin de fer sous le contrôle des assemblées élues ne lui paraît pas à retenir car le Grand Conseil est représenté au sein de l'administration de la régie et contrôle sa gestion.

Avec les deux syndicats des cheminots originaires d'Afrique occidentale française, nous allons entendre d'autres sons de cloche.

La fédération des syndicats des cheminots africains fait connaître que la proposition de loi de M. Mamadou Konaté a la faveur unanime de ses adhérents. Mais l'union des syndicats libres des cheminots africains d'A. O. F. développe, au nom de tous, ses griefs et ses revendications. Ce groupement accuse le décret du 20 juillet 1949 d'être une mesure arbitraire, prise envers et contre la volonté des cheminots, africains et métropolitains. Il l'accuse d'être une source de discriminations raciales et un facteur de complications des problèmes concernant le personnel des régies ferroviaires d'A. O. F., en consacrant la suppression du cadre secondaire des chemins de fer coloniaux par l'institution d'un statut du personnel des régies ferroviaires de la France d'outre-mer comprenant un statut général pour les métropolitains et un statut particulier pour les autochtones. Il accuse le décret du 20 juillet 1949 d'avoir détruit le statut de fonctionnaire des cheminots pour faire de ceux-ci de simples employés d'une entreprise de droit privé, livrés à la merci du personnel de direction. Il relève que, contrairement aux affirmations de la régie, le statut actuel du personnel permanent n'est, en réalité, qu'une convention collective; que lorsque la régie soutient que les cheminots africains ont trouvé dans ce statut une situation plus avantageuse que celle des anciens cadres administratifs, elle avance une affirmation gratuite, car les cheminots ont été, au contraire, frustrés de certains avantages indiscutables, tels que le droit au logement, le droit à

l'indemnité de dépaysement (lorsqu'ils sont en service hors de leur colonie d'origine) et, en cas de décès, au secours automatique de trois mois de solde aux veuves. Il relève encore que, dans l'administration où les sentiments d'humanité existent, les agents mis à la retraite, s'ils sont encore valides, sont maintenus en service comme auxiliaire. Cette coutume était respectée dans les chemins de fer sous l'ancienne réglementation; depuis l'avènement de la régie, elle a été supprimée, mais pour les Africains seulement, car la régie continue à utiliser les services de nombreux Européens retraités comme auxiliaires à l'office central de Paris.

L'union des syndicats libres ne voit pas les garanties que la régie prétend donner au personnel autochtone puisqu'elle en a arrêté le recrutement, alors qu'elle continue à détacher massivement en A. O. F. le personnel métropolitain, et qu'elle est allée jusqu'à faire venir d'Indochine un contrôleur qu'elle aurait pu trouver sur place. Ce syndicat accuse, en outre, la régie de n'avoir pas respecté le protocole de fin de grève de mars 1948; il signale que la grande majorité des auxiliaires admis dans le statut du personnel permanent ne bénéficient que d'un contrat d'assimilation à titre temporaire n'offrant aucune garantie, et que les auxiliaires attendent depuis trois ans, du fait de la régie, leur convention collective.

La question des retraites suscite chez les cheminots un vif sentiment d'inquiétude. Sous le régime administratif ils étaient, comme la plupart des fonctionnaires, tributaires de la caisse intercoloniale des retraites. Avec le statut actuel, ils considèrent que la nouvelle caisse de la régie, non seulement n'est pas garantie par l'Etat, mais comporte dans ses principes, par rapport aux conditions prévues autrefois, des conditions d'application désavantageuses pour le personnel.

En matière d'avancement, ils accusent la régie, forte de son autonomie et méprisant tous principes d'équité et de justice, d'avoir instauré un système de passe-droits ayant tué la confiance et semé le découragement chez tous, blancs et noirs.

Enfin, ils accusent la régie d'avoir augmenté les tarifs des chemins de fer (voyageurs et marchandises) dans de telles proportions qu'elle a bouleversé l'économie du pays et créé des charges nouvelles pour les contribuables, charges qu'ils n'auraient pas connues si la sage gestion du gouvernement général existait encore.

Mesdames, messieurs, il importe à présent d'examiner les accusations portées contre la régie et de conclure. Un fait est certain, indiscutable: le mécontentement de plus en plus grand existant dans les services ferroviaires ouest-africain depuis le 17 juillet 1946, date où la régie prend en main les destinées du personnel.

Ce mécontentement n'est pas sans inquiéter au fond les services du gouvernement général. Vous avez remarqué le langage prudent et plein de réserves nuancées du haut commissaire de l'Afrique occidentale française estimant que « ces changements constants (du statut du personnel) gênent considérablement la direction et le commandement, et que les cadres actuels doivent permettre de donner satisfaction, sous réserve d'y apporter, s'il y a lieu, les améliorations qui pourraient être considérées comme justifiées ». Ceci montre bien que le gouvernement général n'ignore pas que tout ne va point, dans les chemins de fer comme dans le meilleur des mondes.

Le gouvernement général dit encore: « La régie m'a confirmé qu'elle avait tenu, envers la fédération des syndicats, ses engagements. » Ici, vous constatez que cette déclaration unilatérale n'engage que son auteur: la régie. Quand le gouvernement général conclut qu'une nouvelle modification des textes réglementaires relatifs à la gestion des « chemins de fer nuirait à la bonne marche de cette organisation », il se garde bien d'en dire autant de l'administration du personnel.

Enfin, il est permis de croire que s'il ne souffle mot du décret du 20 juillet 1949, c'est qu'il n'a pas le droit d'apprécier les décisions de l'administration centrale et du Gouvernement. Mais, pour les cheminots, ces améliorations des cadres ne peuvent être réalisées que par le retour au statut administratif. A cet égard, tout le personnel des réseaux d'Afrique occidentale française, noir et blanc, est en parfait accord. Nous pensons et disons, nous aussi, que le décret du 20 juillet 1949 est, de toute façon, une mesure arbitraire, condamnable, peu digne d'un régime démocratique, prise au mépris des cheminots et leur causant un préjudice extrêmement grave, à la fois moral et professionnel. Moral, par leur rejet brutal de la fonction publique à laquelle ils avaient adhéré en vertu de ce contrat qui lie loyalement l'administration républicaine et ceux qui la servent; professionnel, pour les raisons qui vont suivre.

Forte de son décret, la régie, en effet, s'empressa d'imposer à son personnel un règlement d'une inqualifiable sévérité. Nous savons, par exemple, que la pratique des recommandations — blâmables ou louables — est partout d'un usage constant. Mais, jusqu'à ce jour, aucun chef d'administration publique ou privée n'avait songé à infliger une sanction à un fonctionnaire ou à un employé recommandé. La régie n'a pas hésité à combler cette lacune. Il n'est que de lire l'article 6 du statut du personnel, adopté par le conseil d'administration: « Il est rigoureusement interdit à tout agent en service de se faire recommander sous peine de sanction disciplinaire. En cas de récidive, celle-ci peut atteindre le blâme du chef de service avec réduction de la gratification. »

L'avancement est uniquement au choix alors que, sous le régime administratif, il l'était également à l'ancienneté. L'article 42, paragraphes 3 et 4, permet à un agent d'obtenir dans la même année deux, même trois avancements, grâce à une note dit de « pure attitude » laquelle note peut être refusée à un autre toute sa carrière durant.

Quant aux mesures disciplinaires, treize échelles de peines y sont prévues:

« Article 49: « Les punitions » — (on évite jusqu'au mot: sanction) — « dont peuvent être frappées les agents sont les suivantes:

« Punitions prononcées par le chef de service: le rappel à l'ordre; le blâme sans inscription au dossier. »

« Punitions prononcées par le chef des services régionaux: le blâme avec inscription au dossier; le blâme avec réduction de la gratification; le blâme avec suppression de la gratification; le blâme avec retard d'avancement d'un à six mois; le déplacement d'office; la suspension temporaire d'emploi.

« Punitions prononcées par le directeur fédéral: le déplacement disciplinaire; la rétrogradation; le dernier avertissement; la radiation des cadres; la révocation. »

Contre cette avalanche de « punitions », contre l'arbitraire, l'excès de pouvoir, quelles sont les voies de recours des cheminots ? Comme il n'est plus question de tribunaux administratifs (contentieux et conseil d'Etat), la régie a prévu pour remplacer ces juridictions (article 66 *bis*) une commission dite « commission supérieure de discipline » composée d'un administrateur des colonies désigné par le gouverneur général, d'un agent des chemins de fer désigné par le président du conseil d'administration de la régie, et d'un délégué auprès du directeur fédéral. Cette commission, qui n'a aucun pouvoir de juridiction, fonctionne de la façon suivante: après avoir examiné l'appel de l'agent incriminé, elle émet en faveur du maintien, de la modification ou de l'annulation de la sanction, un avis que le directeur fédéral peut adopter ou rejeter discrétionnairement. C'est tout. On constate donc, en approfondissant les choses, que la situation du personnel permanent est, en fait, pire que celle du personnel des établissements industriels et commerciaux véritables sous le régime des conventions collectives. En cas de conflit avec les employeurs, les tribunaux professionnels et de droit commun examinent et tranchent. Leurs décisions s'imposent à tous, alors que le directeur fédéral est un personnage omnipotent, disposant, en matière de personnel, de pouvoirs que ne détiennent ni les autres directeurs d'entreprises privées, ni les tribunaux, ni le conseil des ministres, ni le chef de l'Etat.

L'article 8 de l'arrêté ministériel du 17 juillet 1946 (4e alinéa) précise en ce qui concerne le directeur fédéral: « Il a autorité sur tout le personnel. Il recrute et nomme à tous les emplois, affecte et licencie tout le personnel. » Les décisions qu'il prend sont sans appel et immédiatement exécutoires, alors que celles des plus hautes autorités administratives et privées peuvent être déférées devant les juridictions compétentes.

Voilà la situation dans laquelle se trouvent, depuis le 20 juillet 1949, des hommes qui disposaient d'un statut les préservant du bon plaisir hiérarchique. Cependant, la régie persiste à déclarer « qu'en fait les cheminots possèdent toujours des garanties analogues à celles des fonctionnaires, en ce qui concerne leur carrière, leur avancement, la stabilité de leur emploi ». Elle va jusqu'à leur contester la qualité d'anciens fonctionnaires, tirant argument d'un seul arrêt rendu en 1932 par le conseil d'Etat à la faveur d'une équivoque, arrêt qui ne fit point jurisprudence, étant donné que le conseil d'Etat modifia par la suite sa manière de voir.

Ouvrons un manuel de droit administratif. Qu'est-ce qu'un fonctionnaire ? C'est un employé recruté par l'administration, en vertu de conditions préétablies, qui émarge à un budget public, subit pour sa pension de fin de carrière, des retenues mensuelles versées à une caisse d'Etat et qui, enfin, peut recourir aux tribunaux administratifs chaque fois qu'il s'estime lésé dans ses droits de carrière. Or, le cadre des chemins de fer d'Afrique occidentale française, jusqu'au décret du 20 juillet 1949, bénéficiait de ces dispositions tout comme les autres services administratifs. Les cheminots n'étaient même pas, comme on le voit, des fonctionnaires par voie d'assimilation. C'étaient des fonctionnaires tout court, avec les mêmes droits et les mêmes devoirs que leurs collègues des autres services.

Ces appréciations ne me sont pas personnelles. Dans le rapport de présentation à M. le Président de la République du décret du 19 mai 1939, réorganisant les chemins de fer coloniaux, c'est M. le ministre Georges Mandel qui s'exprime en

ces termes: « Les réseaux de chemins de fer non concédés des diverses colonies, protectorats et territoires sous mandat, dépendant du ministre des colonies, sont actuellement organisés comme des services purement administratifs dont ils diffèrent cependant par leur nature et par leur objet ».

Puis, en lisant l'article 9 du décret en question, on voit que pour faire partie des chemins de fer coloniaux, les candidats doivent notamment justifier: «1° qu'ils sont Français ou naturalisés Français; 2° qu'ils ont satisfait à la loi sur le recrutement de l'armée; 3° qu'ils jouissent de leurs droits civils et politiques et qu'ils sont de bonne vie et mœurs; 4° qu'ils ont les aptitudes physiques nécessaires; 5° qu'ils sont âgés de moins de trente ans, cette limite étant reculée d'autant d'années que les candidats comptent d'années de service militaire ou services civils admissibles pour une pension de retraite, dans les conditions prévues par le règlement d'administration publique du 1er novembre 1928... ». C'est-à-dire la caisse intercoloniale des retraites, si le fonctionnaire ou agent était nommé par décret, arrêté ministériel, arrêté général — ou une caisse locale si la nomination provenait d'un arrêté de gouverneur ou de chef de territoire. Exactement et mot à mot, les conditions générales imposées à tous les fonctionnaires de l'Union française.

Je ne crois pas, mesdames, messieurs, nécessaire d'insister. Mais ce que la régie a oublié de faire connaître, et ce que certains de nos collègues, vos défenseurs, oublieront aussi, sans doute, de vous signaler, c'est le dernier arrêt du conseil d'Etat concernant le décret du 20 juillet 1949, que le syndicat du personnel d'inspection et de direction avait attaqué en annulation devant le conseil d'Etat, pour excès de pouvoir.

La partie demanderesse a été déboutée le 15 décembre 1950, dans les termes suivants: « Considérant que le décret attaqué, qui a été pris par le président du conseil des ministres dans les limites de son pouvoir réglementaire, n'a fait que tirer les conséquences nécessaires de la loi maintenue en vigueur du 28 février 1944, portant organisation des chemins de fer coloniaux; qu'aucune disposition législative n'exigeait que les organisations syndicales fussent consultées au préalable et que le décret comportât des mesures transitoires telles que la création d'un cadre latéral; que par suite, le syndicat requérant n'est pas fondé à soutenir que le décret dont il s'agit est entaché d'excès de pouvoir ».

Cet arrêté rejette la requête des demandeurs, mais il n'en résulte pas moins que la haute assemblée, si elle avait admis le point de vue de la régie, qui refuse la qualité d'anciens fonctionnaires aux cheminots d'outre-mer, n'eût pas manqué d'opposer aux prétentions de ces derniers une fin de non-recevoir pure et simple, comme il l'avait fait, par erreur (il s'en est rendu compte après coup) en 1932.

Mais si, pour le conseil d'Etat (qui, vous le savez, en matière d'excès de pouvoir, n'examine jamais les pourvois au fond) le décret du 20 juillet 1949, est régulier en la forme, il reste certain que ce texte signifie pour les cheminots d'Afrique occidentale française, une régression inacceptable, la méconnaissance absolue des droits acquis et, partant, respectables, une véritable *capitis diminutio*.

Ils s'étonnent, à juste titre, que l'on veuille, afin de rejeter leurs doléances, les assimiler aux employés métropolitains de la Société nationale des chemins de fer français qui, eux, n'ont jamais bénéficié du statut des fonctionnaires, attendu que la Société nationale des chemins de fer français, véritable organisation industrielle privée, exploite des réseaux qui lui appartiennent en propre, alors que la régie d'Afrique occidentale française réalise, elle, des superbénéfices avec un matériel appartenant entièrement à la Fédération Ouest-Africaine.

Ils s'expliquent mal qu'on leur offre, aujourd'hui, en exemple, la Société nationale des chemins de fer français que la plupart d'entre eux ignoraient lors de leur entrée dans l'administration, puisque la Société nationale des chemins de fer français est de création relativement récente. Exemple qui leur semble d'autant moins rassurant que ce n'est un secret pour personne que la Société nationale des chemins de fer français se débat, depuis sa création, dans des difficultés financières croissantes d'année en année et dont le budget de l'Etat fait constamment les frais.

C'est un ancien ministre des transports qui écrit dans un livre paru l'an dernier: « Les chemins de fer français ont toujours été déficitaires. Au temps des grandes compagnies privées, la subvention de l'Etat comblait chaque année les pertes d'exploitation et, en 1937, avant la création de la Société nationale des chemins de fer français, le déficit annuel dépassait 5 milliards, soit environ 80 milliards de nos francs actuels. »

Et puis, en France, les cheminots sont défendus par de puissants syndicats. Les dirigeants de la Société nationale des chemins de fer français doivent, en outre, compter avec le Parlement, la presse, l'opinion: obstacles dont la régie d'Afrique occidentale française ne se soucie point. Enfin, une communication, qui m'a été faite tout récemment, me permet d'affirmer qu'en ce qui concerne la question des retraites, seuls les agents du statut général disposent d'une caisse de retraite. Le personnel autochtone qui relevait de la caisse intercoloniale ou d'une caisse locale, n'a pas encore de caisse de retraite. Les versements qu'il effectue sont simplement imputés à un compte d'attente; ce qui provoque, de la part des cheminots, cette réflexion désabusée, que je relève dans un document mis à ma disposition:

« Vous voyez toute la sollicitude que la régie a pour le personnel africain. Alors qu'à Paris on se hâte d'instituer la caisse des retraites des métropolitains, on ne songe même pas à l'avenir des Africains. »

La vérité fait un devoir de reconnaître que leurs revendications sont légitimes, raisonnables et votre commission donne son plein accord à une revision approfondie de leur situation. Il convient toutefois de souligner que si votre commission a renoncé à la proposition de résolution formulée à la fin du rapport n° 84, c'est en raison de l'intervention de M. le secrétaire d'Etat, représentant du Gouvernement qui, au cours d'une deuxième lecture de cette proposition en commission, a fait observer que la loi du 19 octobre 1946, portant statut général des fonctionnaires, s'opposait, en son article 1er, à la restitution de la qualité de fonctionnaire aux agents des établissements publics de l'Etat présentant un caractère industriel et commercial.

En considérant le deuxième aspect du problème ferroviaire en Afrique occidentale française, l'exploitation, on constate qu'une expérience de trois années a montré qu'en substituant la régie au gouvernement général, les résultats obtenus n'étaient heureux qu'en apparence. L'exploitation administrative n'étant plus possible, d'après les déclarations de M. le ministre, représentant du Gouvernement, celui-ci a donné l'assurance à la commission qu'il provoquera une diminution des tarifs ferroviaires dont les taux paraissent excessifs, eu égard aux marges bénéficiaires que réalise la régie et aux tarifs appliqués en France et dans les autres territoires.

La loi du 28 février 1944, d'inspiration malheureuse — elle est signée: Pierre Laval et n'a été validée par aucune loi subséquente — modifie de fond en comble le rôle des chemins de fer des territoires d'outre-mer. La mission sociale s'efface devant la volonté de trafic. La régie, depuis le 1er janvier 1947, n'a cessé, en effet, d'augmenter ses tarifs — parfois sans raison — et de bouleverser l'économie de l'Afrique occidentale française.

Ainsi, voyageant par petite vitesse, de Dakar à Bamako (séparés par 1.230 kilomètres), une tonne de marchandises payait au 1er octobre 1949 13.540 francs, soit un tarif kilométrique de 11 francs, alors qu'en 1937 ce tarif était de 0,25 franc porté en 1947 à 2,10 francs.

Les tarifs voyageurs ont augmenté dans les mêmes proportions. Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que la vie augmente chaque jour en A. O. F. tandis que la régie se flatte d'avoir versé à son fonds de renouvellement des annuites de l'ordre de 600 à 700 millions de francs C. F. A. pour les exercices 1948 et 1949, l'année 1947 ayant été déficitaire, du fait de la grève. Aussi, la régie mène-t-elle grand train de vie. Elle entretient de nombreux organismes et notamment l'office central des chemins de fer coloniaux, à Paris, qui n'est d'aucune utilité à la communauté, étant donné que la position géographique des territoires d'outre-mer rend impossible tout mouvement de coordination. Alors qu'à Dakar le service de contrôle et de coordination des réseaux de l'intérieur était assuré sous la gestion administrative, par cinq fonctionnaires, ce même service compte aujourd'hui plus de 60 agents répartis dans les bureaux suivants:

Cabinet, direction des affaires sociales et administratives, finances, comptabilité générale, travaux publics, services fédéraux des approvisionnements.

Nous remarquons, entre parenthèses, que la régie qui tient si fort à sa qualité d'entreprise de droit privé, aime la terminologie administrative.

Disons pour conclure que l'on n'hésita pas à accorder à la régie l'exploitation des réseaux achetés par l'Afrique occidentale française, grâce à des emprunts entièrement amortis, sans daigner prendre l'avis des assemblées locales, gardiennes de son patrimoine. Nous soulignons que le 17 juillet 1946, date de la création de la régie d'Afrique occidentale française, le grand conseil était institué et devait être sous peu inaugure. Sa consultation s'imposait dès lors. Mais redoutant de sa part un avis peu favorable, on décida de précipiter les choses, alors que l'on avait attendu près de deux années et demie avant de mettre en application la loi du 28 février 1944. Les droits des populations de l'Afrique occidentale, après ceux des cheminots, ont donc été délibérément violés.

Nous ferons enfin observer que sous la sage gestion du gouvernement général, l'ordre n'a jamais cessé de régner dans les services ferroviaires et les tarifs n'ont, à aucun moment, risqué de troubler la vie économique du pays. La grève de 1947

n'aurait pas éclaté, si le commandement était resté à l'administration. Elle est uniquement due à l'autoritarisme de la régie, à son esprit discriminatoire, à sa volonté de représailles, que nous nous faisons un devoir de signaler à l'attention du Gouvernement.

Le protocole de fin de grève avait été accepté grâce à la sage entremise, aux efforts inlassables de M. le haut commissaire Béchard, les cheminots, après six mois et demi de grève étaient, d'autre part, épuisés, à bout de ressources; mais la régie n'ignorait pas que leur irritation couvait encore. Elle n'hésita pas, néanmoins, à faire signer le décret du 20 juillet 1949, pensant en finir définitivement avec les doléances des syndicats; son erreur fut grande, elle est allée trop loin et, seule, elle doit en porter toute la responsabilité.

De mon récent séjour en Afrique occidentale française j'ai emporté la certitude que, cette fois, les cheminots ne céderont pas. Bien organisés, instruits par l'expérience, ils sont résolus à défendre leurs droits. En cas de nouvelle grève, il y aura une vaincue qui ne sera pas la régie, puisqu'en réalité, elle n'a rien à perdre, mais l'Afrique occidentale française dont l'économie risquera d'être dangereusement ébranlée; il y aura des vaincus: les populations de l'intérieur qui seront privées de denrées alimentaires, de matières premières.

Notre Assemblée se doit de prendre position. Elle se doit de faire comprendre, avec la haute autorité morale que lui confère la confiance unanime des populations françaises d'outre-mer, que le temps n'est plus où deux manières d'administrer étaient admises: l'une pour la métropole, l'autre pour la colonie; qu'il est injuste et dangereux de laisser agir, arbitrairement, et que par delà les mers, comme en France, il n'y aura jamais d'ordre si le droit n'est pas respecté, si l'intérêt public est sacrifié à l'intérêt particulier. (*Applaudissements.*)

M. le président. La discussion générale est ouverte.

La parole est à M. Antonini.

M. Antonini. Mesdames, messieurs, la demande d'avis qui est en discussion aujourd'hui présente un aspect assez curieux que vous voudrez bien me permettre de souligner et de développer devant vous.

De quoi s'agit-il, en effet, ou du moins de quoi s'agissait-il, dans l'esprit même des auteurs de la proposition de loi qui nous a été transmise par l'Assemblée nationale? Son titre l'indique; il s'agit purement et simplement de la création d'un cadre unique du personnel des chemins de fer d'Afrique occidentale et pas autre chose. Tout le long, si je puis m'exprimer ainsi car il est assez court, de l'exposé des motifs de M. Mamadou Konaté et de ses collègues, il n'est question que des doléances du personnel des cheminots de l'Afrique occidentale française et de leurs revendications à l'égard de la régie: application de convention avec fixation du salaire minimum de la catégorie la plus basse, intégration des auxiliaires intégrables dans le S. P. P., et l'auteur ajoute: « Pour tous ces motifs et afin de donner satisfaction aux légitimes revendications des cheminots africains, nous pensons que l'Assemblée nationale adoptera la proposition de loi que nous lui soumettons ». Et notre rapporteur, qui avait repris presque intégralement le texte de la proposition de M. Mamadou Konaté, développe dans la plus grande partie de son rapport les mêmes considérations.

Certes, j'entends bien que dans un paragraphe de la proposition de loi on parle de « la question plus générale du retour des chemins de fer au régime d'exploitation administratif, sous le contrôle des assemblées élues, par l'abrogation des textes créant la régie autonome », mais l'auteur n'insiste pas et surtout ne cherche même pas à justifier, par un quelconque argument, la disparition de la régie autonome; le rapporteur consacre à cette question une page de son rapport qui en comporte une vingtaine. Or, que voyons-nous finalement dans les propositions qui étaient soumises à notre délibération? Certes, l'octroi des revendications essentielles des cheminots, mais aussi et surtout la suppression pure et simple de la régie.

Ainsi donc, partant d'une préoccupation essentielle, la satisfaction de revendications légitimes des cheminots qui réclament « l'amélioration de leur statut personnel par de nouvelles négociations avec la régie et l'administration » — ce sont les propres expressions de M. Mamadou Konaté et de ses collègues — on arrive à cette conclusion assez inattendue: la suppression de cette même régie. C'est là un des aspects assez curieux de cette affaire.

Un autre de ces aspects ressort de l'intervention des facteurs de la proposition pour en tirer une conclusion d'une logique pour le moins assez subtile. Les cheminots deviennent ou redeviennent — et nous nous expliquerons sur ce point tout à l'heure — fonctionnaires. Les cheminots étant fonctionnaires, l'exploitation des chemins de fer passe à l'administration et la régie disparaît. Singulier syllogisme!

Nous prétendons, pour notre part, qu'on aurait dû poser le problème autrement. La régie est supprimée et l'administration reprend l'exploitation des chemins de fer; en conséquence, elle reprend aussi l'administration et la gestion du personnel. Voilà la simple logique et nous demandons à l'Assemblée de se prononcer après y avoir réfléchi, car, aussi bien, tout est vraiment singulier dans ce débat.

La commission est saisie, le jour même de la discussion, d'un rapport d'une vingtaine de pages où sont cités des textes, des décisions contentieuses, des engagements, des protocoles, des déclarations qui ne peuvent être contrôlés sur le champ par les commissaires. On décide en conséquence, d'une séance d'information à laquelle seront priés d'assister les représentants du Gouvernement et des services compétents pour répondre à des questions précises qui pourront leur être posées afin de reprendre la discussion et se prononcer, en toute connaissance de cause, sur un problème aussi grave.

Par un concours de circonstances regrettable, sans qu'il en soit fait grief au représentant du Gouvernement — et à cette occasion il me sera permis de rendre hommage à M. le secrétaire d'Etat Coffin, toujours soucieux de participer aux travaux de cette Assemblée qui sont de son ressort, ainsi d'ailleurs qu'à M. Aujoulat qui vient chaque fois qu'il en est prié devant cette Assemblée — l'audition promise ne peut avoir lieu. Elle ne peut être différée, décide-t-on, malgré la remarque impartiale du président de la commission, et l'on passe aussitôt à la discussion. Celle-ci porte exclusivement sur le statut du personnel, aini qu'il m'en a été donné acte, et le vote intervient par 11 voix contre 6, au hasard des présences, sur 30 membres que comporte la commission.

Ainsi donc la commission de la législation, dont la compétence sur ce point technique était discutable d'ailleurs, s'était prononcée sur une question aussi grave de conséquences que peut l'être la suppression de la régie sans même aborder le fond du problème. C'est dans ces conditions qu'avait été déposé et distribué le rapport de M. Bourgarel qui devait venir en discussion à la séance du 22 mars 1951. Heureusement l'examen des questions portées à l'ordre du jour de nos séances n'a pas permis d'entamer cette discussion. Entre temps, la commission a tenu une réunion pour entendre, sur sa demande, le secrétaire d'Etat M. Coffin. Après son audition et ses explications, la commission, au cours d'une deuxième lecture de la proposition de loi de M. Mamadou Konaté, est revenue sur son premier vote et a renoncé, pour autant, à la suppression de la régie.

Mesdames, messieurs, je ne voudrais pas abuser de votre attention après ce premier exposé, mais vous reconnaîtrez que la décision que vous allez prendre doit l'être en toute connaissance de cause, en raison même de l'importance et de l'extrême délicatesse de la proposition de loi de M. Mamadou Konaté, selon la propre expression du rapporteur. Vous me permettrez donc de faire à mon tour l'historique de l'organisation des chemins de fer de l'A. O. F.

Effectivement, avant les hostilités, un décret était intervenu le 19 mai 1939 en conseil des ministres, sur la proposition de M. Georges Mandel, ministre des colonies à l'époque.

Que disait M. Mandel dans son exposé des motifs ?: « Les réseaux de chemins de fer non concédés des diverses colonies sont organisés comme des services purement administratifs, dont ils diffèrent cependant profondément par leur nature et leur objet ».

Je me permets d'attirer votre attention sur ces propos comme sur les suivants: « Cette organisation pouvait se justifier au début de la mise en valeur des territoires de la France d'outre-mer; elle ne correspond plus aux nécessités de la situation actuelle ».

Dans une circulaire n° 3704 du 27 juin 1939, il ajoutait: « On peut dire qu'un réseau est devenu l'entreprise industrielle la plus importante de la colonie et un des facteurs principaux de développement économique du territoire qu'il dessert.

« Il en résulte que l'exploitation des chemins de fer pose des problèmes de tous ordres, sans cesse plus nombreeux et plus complexes. Aussi, a-t-il paru indispensable, dans la période actuelle, que la gestion des réseaux soit dominée, non par des préoccupations purement administratives, mais par l'esprit d'entreprise, le sens commercial et le souci du fait économique. »

Telles étaient, en 1939, les préoccupations du ministre des colonies. On ne saurait avancer qu'elles aient perdu de leur valeur à notre époque.

Ce décret du 19 mai 1939 portait donc organisation générale des chemins de fer coloniaux et précisait déjà que l'ensemble du réseau et des services qui lui sont incorporés est exploité pour le compte de la colonie, par une administration dirigée par un directeur assisté d'un comité de réseau où ne figuraient cependant que des fonctionnaires.

Le même jour — 19 mai 1939 — intervenait un autre décret, également délibéré en conseil des ministres, portant statut du personnel des chemins de fer, qui supprimait les cadres antérieurs, au nombre de quatre, et les remplaçait par un cadre général et un cadre secondaire pour les agents de direction et de maîtrise, par les conventions collectives locales pour les agents d'exécution (personnel auxiliaire et journaliers).

Pendant la guerre intervint l'acte dit loi du 28 février 1944 portant organisation et création de la régie générale des chemins de fer coloniaux avec des régies locales à caractère industriel et commercial dotées de la personnalité civile et de l'autonomie financière. En application de cette loi, maintenue en vigueur en toute connaissance de cause et non par inadvertance, intervint l'arrêté ministériel du 17 juillet 1946 sur la proposition même du gouverneur général de l'Afrique occidentale française et portant organisation d'une régie d'exploitation des chemins de fer d'Afrique occidentale française.

La régie est administrée par un conseil d'administration qui, aux termes d'un arrêté n° 468 du 7 juillet 1950, donc tout récent, est composé de 24 membres. Cette composition est assez curieuse et j'attire spécialement votre attention sur ce point pour la suite de notre discussion. Le président en est le secrétaire général du Gouvernement général, le premier vice-président, le directeur général des travaux publics. Il y a en outre dix grands fonctionnaires. En regard de ces douze fonctionnaires, il y a quatre grands conseillers de l'Afrique occidentale française, trois représentants des usagers dont un désigné par les chambres de commerce de la fédération, un par l'union inter-syndicale d'entreprise et d'industrie, le troisième par une des organisations syndicales les plus représentatives des cultivateurs et planteurs africains, cette organisation étant actuellement choisie par le Grand Conseil. Enfin, cinq représentants du personnel — deux Européens, trois Africains — désignés par les organisations syndicales les plus représentatives; d'autre part, le second vice-président est élu par le conseil d'administration.

Ainsi donc, je tiens à le souligner tout de suite, l'administration détient douze postes dont les deux plus importants dans le conseil d'administration, tandis que dans l'autre moitié il y a cinq représentants du personnel, quatre membres du Grand Conseil de l'Afrique occidentale française et trois représentants des usagers Si l'on reproche à la régie d'être indépendante de l'administration, nous voyons que celle-ci y est prépondérante par la voix du président du conseil, et qu'elle pourrait, si tel était son désir, imposer sa volonté en faveur du personnel. Ce dernier peut également se faire entendre et faire connaître ses desiderata par ses cinq représentants, de même que le Grand Conseil peut exercer un contrôle effectif par la voix de ses quatre délégués qui ne manqueraient pas de le saisir, par ailleurs, de toute disposition ou décision prise contre les intérêts permanents de l'Afrique occidentale française.

On a voulu nous présenter le directeur fédéral comme un potentat ayant tous les pouvoirs. Précisons simplement qu'il est chargé de l'exécution des décisions du conseil d'administration et qu'il est assisté d'un comité de direction composé de six membres dont un représentant des usagers, un représentant des cultivateurs et planteurs, tous trois pris au sein du conseil d'administration.

A ce décret du 17 juillet 1946 est annexé un cahier des charges financières et techniques de la régie aux termes duquel la maîtrise des tarifs — et j'attire votre attention également sur ce point — est laissée au haut commissaire qui peut refuser d'homologuer les barèmes proposés par la régie, soit même imposer des réductions tarifaires.

Voilà donc pour la gestion. Jamais, du temps où l'administration avait seule la responsabilité de cette gestion, les usagers, les représentants élus des populations, les représentants du personnel n'ont eu pareil droit de surveillance et de contrôle.

Mais revenons au personnel. Nous en étions au décret du 19 mai 1939 avec ses trois cadres. La mise en application est retardée par la guerre et ne peut intervenir effectivement qu'en 1945. En effet, le 22 décembre 1945 interviennent deux arrêtés du gouverneur général, l'un qui crée le cadre secondaire du personnel des chemins de fer de l'Afrique occidentale française, l'autre le statut ferroviaire des agents auxiliaires ayant une spécialité ferroviaire. L'ensemble a été complété le 6 mars 1946 par la signature d'une convention collective régissant le personnel auxiliaire n'ayant pas une spécialité ferroviaire (écrivains, ouvriers, etc.).

Mais en août 1946, la fédération des syndicats des cheminots africains déposait un cahier de revendications dont le principal objet était la création d'un cadre unique, analogue — j'attire spécialement l'attention de l'Assemblée — à celui de la Société nationale des chemins de fer français, englobant tout le personnel qualifié du réseau, sans discrimination raciale, en fonction de la valeur professionnelle de chacun.

Entre temps était intervenu, ainsi que je vous l'ai dit, l'arrêté du 17 juillet 1946 créant la régie de l'Afrique occidentale française.

Le gouverneur général, M. Barthes, dont le moins qu'on puisse dire c'est qu'il ne saurait être taxé de faire du racisme ou d'être antisocial, décida de confier à une commission paritaire spéciale le soin de proposer au futur conseil d'administration de la régie les réformes nécessaires aux cadres ferroviaires pour les mettre en harmonie avec les principes du nouveau mode de gestion et répondre, dans la mesure du possible, aux aspirations du personnel. Les travaux de cette commission, dite commission de Villedeuil, du nom du gouverneur qui la présidait, commencés le 2 décembre 1946, se terminèrent le 6 août 1947, interrompus par la grève déclenchée le 21 avril 1947 au moment, coïncidence voulue et non fortuite, de l'arrivée à Dakar de M Vincent Auriol, Président de la République, tout comme a été déclenchée il y a trois semaines la grève au moment du départ pour les Etats-Unis du même chef de l'Etat. La grève fut rapidement réglée grâce au haut arbitrage du ministre de l'époque, M. Marius Moutet, qui savait allier l'autorité au souci de l'humain et du social.

Je précise que le protocole de grève établi le 19 avril 1947 entre les représentants du syndicat africain des cheminots et ceux de l'administration de la régie, fut signé en présence de MM. Marius Moutet et René Barthes, haut commissaire, et des parlementaires MM. Lamine-Gueye, Senghor, Gros, Alioune Diop et Ousmane Soce.

Ce protocole mettait à nouveau l'accent sur la nécessité de la création rapide d'un cadre unique, s'inspirant, quant au tableau et échelles de solde, des règlements en vigueur à la Société nationale des chemins de fer français, alors qu'on nous a dit que les cheminots ne voulaient rien connaître d'une assimilation avec la Société nationale des chemins de fer français. Je n'insisterai pas.

Le protocole précisait également que les membres de la réunion étaient tombés d'accord pour reconnaître la nécessité d'une compression des effectifs dans l'intérêt du service, pour arriver à un nombre d'agents correspondant uniquement aux intérêts du service. Naturellement, on devait examiner les licenciements opérés depuis le 1er janvier 1947.

Le conseil d'administration de la nouvelle régie, saisi des propositions de la commission paritaire de Villedeuil votait, le 28 août 1947, le texte qui devait devenir le statut du personnel permanent, ce qu'on appelle le S. P. P.

Ce texte, par analogie avec la réglementation de la Société nationale des chemins de fer français, était présenté sous la forme d'une convention collective entre le conseil d'administration de la régie et les organisations syndicales.

Cependant, la fédération des syndicats de cheminots africains, dont je ne voudrais pas souligner la tendance politique, encore qu'elle soit toujours à l'origine de toutes les manifestations, refuse son adhésion à la convention collective, et déclenche, le 10 octobre 1947, une grève qui ne devait se terminer que le 18 mars 1948, sur l'intervention décisive du haut commissaire Béchard.

Un protocole était signé, le 25 mars, préparé par les soins de ce dernier, qui l'impose d'ailleurs au conseil d'administration de la régie, en prenant pour base la sentence du comité arbitral du 31 octobre 1947, que n'avait pas voulu accepter la fédération des cheminots dans sa teneur primitive.

Dans les instructions données par le directeur fédéral de la régie, on ne saurait trouver trace de la moindre rancœur, de la moindre velléité de représailles. On peut lire entre autres: « Je n'ai pas besoin de dire qu'aucune mesure susceptible d'être interprétée comme une brimade à l'égard du personnel gréviste ne devra être prise. »

Le protocole était signé par quatre représentants de chaque régie à la fédération des syndicats de cheminots africains et réglait l'intégration dans le cadre unique des auxiliaires ayant les qualités requises, à compter du 1er janvier 1947 et du 1er juin 1947, pour la solde, ainsi que diverses mesures d'ordre secondaire.

Les raisons qui ont motivé la grève de 1947 ne touchaient pas aux principes mêmes du cadre, ainsi que nous l'avons démontré, mais portaient sur des points de détail, tels que la date d'application, le reclassement de certaines catégories d'agents, la durée du congé, le taux d'indemnité de zone, toutes questions réglées dans le protocole du 19 mars 1948.

Tel qu'il se présentait après les amendements apportés par le protocole, le statut du personnel permanent donnait satisfaction aux organisations syndicales, tant européennes qu'africaines.

Cependant, lors de son séjour à Dakar, le ministre, M. Marius Moutet, fut saisi des doléances du personnel européen, qui lui exprima ses craintes de voir sa situation uniquement déterminée par un texte local. Le ministre fit étudier, en conséquence, la création d'un statut général propre au personnel métropolitain. Mais, sur la réaction du gouverneur Chauvet, président à l'époque du conseil d'administration de la régie de l'Afrique occidentale française, qui signalait le reproche de « ségrégation raciale » qui pourrait être adressé au texte, l'office central admit que tout le personnel des régies ferroviaires pouvait être admis dans le statut général à condition de remplir les conditions voulues et d'accepter de servir dans n'importe quelle régie d'outre-mer.

Entre temps, intervint le décret du 20 juillet 1949. Or, si le S. P. P. avait conservé leur qualité d'agent du cadre administratif aux agents classés dans sa hiérarchie, ce nouveau décret précisait que pour le personnel relevant des régies ferroviaires, le décret du 19 mai 1939 cessait d'être applicable.

En d'autres termes, les agents classés dans le statut général ou dans le statut particulier de chaque régie perdent, de ce fait, toute appartenance à leur cadre d'origine. La mesure a été jugée trop brutale par les organisations syndicales qui revendiquent toujours leur qualité d'anciens agents administratifs et demandent à servir dans le S. P. P. de la régie en qualité d'agents détachés, tout comme les agents de la S. N. C. F.

Là paraît être le nœud du problème.

Il ne paraît pas, *a priori*, que les cheminots africains puissent revendiquer la qualité de fonctionnaire. Avant le 1er janvier 1947, les agents des chemins de fer avaient la qualité d'agent d'un service public à forme industrielle exploité en régie, c'est-à-dire géré par l'administration générale. Depuis le 1er janvier 1947, les cheminots sont devenus des agents d'un service public exploité par un organisme à caractère industriel et commercial de droit privé, administré par un conseil d'administration de composition mixte.

Le Conseil d'Etat, saisi, n'a pas reconnu la qualité de fonctionnaire aux cheminots. Dans une instance Baubant, il a statué par un arrêt du 30 novembre 1932, déclarant que le chemin de fer créé au Niger constituait un service industriel exploité par le gouvernement général de l'Afrique occidentale française dans les conditions d'un industriel ordinaire, déboutant en conséquence Baubant de son recours contre le gouvernement général, qui l'avait rétrogradé d'un échelon.

Par ailleurs, comment est intervenu l'arrêt du Conseil d'Etat du 15 décembre 1950 cité dans le rapport ? Le syndicat du personnel de direction et d'inspection des chemins de fer, auquel ne s'étaient pas joints, d'ailleurs, les syndicats africains, avait demandé l'annulation du décret du 20 juillet 1949, qui avait abrogé en partie le décret du 19 mai 1939.

« Sans qu'il soit besoin — je cite l'arrêt — de statuer sur la fin de non-recevoir opposée par M. le ministre de la France d'outre-mer, qui défend son décret — dit le Conseil d'Etat — et considérant que le décret attaqué a été pris par le président du conseil des ministres dans la limite de ses pouvoirs et n'est pas entaché d'excès de pouvoir, déboute le syndicat de son recours... ».

Vraiment on ne saurait trouver prétexte dans cet arrêt pour écrire que le Conseil d'Etat aurait opposé une fin de non-recevoir pure et simple si la haute juridiction avait dénié aux cheminots d'outre-mer la qualité de fonctionnaire.

Les mots ont un sens. L'arrêt du 15 décembre 1950 est très explicite; il n'a rien à voir dans le débat, si ce n'est la confirmation de la légalité du décret du 20 juillet 1949.

En fait, les cheminots possèdent toujours les mêmes garanties analogues à celles des fonctionnaires en ce qui concerne leur carrière, leur avancement, la stabilité de leur emploi. La seule différence est qu'ils ne peuvent bénéficier de la compétence des tribunaux administratifs et qu'ils ont ainsi l'impression d'être à la merci du directeur de la régie.

Je signale à ce propos qu'un conseil de discipline, où le personnel est représenté, est appelé à statuer sur les fautes commises, et qu'en aucun cas le directeur ne peut augmenter la punition proposée par le conseil. (*Très bien! très bien!*)

Cependant la constitution même de ce conseil de discipline et ses pouvoirs doivent être modifiés dans un sens plus libéral, offrant toutes garanties d'impartialité au personnel.

Peut-être les cheminots craignent-ils aussi, par manque de confiance dans la régie, en raison surtout de la concurrence routière, que l'on puisse abandonner un jour une partie des lignes exploitées et que l'administration ne se préoccupe plus alors de leur sort, du fait qu'ils n'ont plus ou pas la qualité d'agent administratif.

Cette crainte se répercute sur la garantie et la solidité des caisses de retraite alimentées surtout par des contributions et subventions sans que, pour le moment du moins, la garantie réelle de l'Etat leur soit accordée.

Par ailleurs, enfin, les vieux agents des chemins de fer se plaignent d'être brimés au profit des nouveaux et principalement des détachés de la Société nationale des chemins de fer français, dont seuls les mérites seraient reconnus alors que les anciens ont tout de même fait marcher la machine avec des moyens qui n'étaient pas à la mesure de ceux d'aujourd'hui.

Voilà les préoccupations et les doléances du personnel.

Nous pourrions revenir maintenant à la régie proprement dite et justifier son existence et la valeur de son utilité. Nous n'entrerons pas dans des considérations d'ordre technique. Cependant, contrairement à ce qui a été avancé, les territoires n'ont pas été spoliés de leurs installations ferroviaires puisque la régie n'est chargée que de leur exploitation, dans l'intérêt général. De plus, ainsi que nous l'avons déjà montré, les usagers, les producteurs, le personnel, les représentants du grand conseil, participent à égalité avec les représentants de l'administration à la gestion de la régie. Nous précisons, une fois de plus, que cette administration à laquelle on voudrait faire revenir l'exploitation des chemins de fer est, en fait, maîtresse de cette exploitation par le nombre de ses représentants et la voix prépondérante de son secrétaire général, président d'office du conseil d'administration de la régie.

Enfin, depuis deux ans, elle équilibre son budget, verse à son fonds de réserve des annuités considérables, de 600 à 700 millions de francs C. F. A., pour le renouvellement de son matériel. Les tarifs n'ont pas augmenté dans des proportions plus fortes en Afrique occidentale française qu'en Afrique équatoriale française où la régie ne fonctionnait pas en 1949: le coefficient d'augmentation est, en effet, de 12,5 en Afrique occidentale française et de 12,3 en Afrique équatoriale française, malgré la concurrence dangereuse de la route qui a occasionné des pertes de trafic, car dorénavant, à la régie, les tarifs sont fonctions du prix de revient.

Ajouterons-nous, au surplus, que le grief qui lui est fait de porter préjudice à l'économie du pays par l'augmentation de ses tarifs ne saurait être retenu puisque nous avons déjà montré que le haut commissaire est maître de ces tarifs et de leur homologation, et, par ailleurs, tout déficit par diminution des tarifs se traduit par une subvention dont l'ensemble des contribuables fera les frais, tout comme dans la métropole.

Mais il faut arriver à une conclusion.

Les raisons qui militaient en 1939 pour une exploitation rationnelle des chemins de fer, sous une forme commerciale et autonome, sont plus que jamais valables. Ce n'est pas au moment où les chemins de fer de toutes les fédérations sont transformés en régie que l'on va revenir à l'exploitation par l'administration de ceux de l'Afrique occidentale française. La question ne saurait même pas se poser.

Reste la situation du personnel. Nous l'avons exposée en toute objectivité. Une saine gestion ne saurait se concevoir avec un personnel méfiant, déçu, mécontent de son statut, inquiet de son sort. Tout autant que d'autres, sinon davantage en raison même de nos attaches familiales, nous sommes désireux de lui voir accorder, dans la mesure du possible, les légitimes revendications qu'il exprime.

Mais croit-on vraiment que la proposition de M. Mamadou Konaté lui apportera quelque satisfaction, et surtout rapide ?

Peut-on vraiment se faire une illusion quelconque sur le sort qui attend son projet de loi ? Admettons même, ce qui paraît pour le moins incertain, qu'il soit adopté un jour, ne peut-on affirmer que ce jour est encore très lointain et que les doléances des cheminots d'Afrique ne cesseront de se faire entendre entre temps ?

Pour nous, qui sommes plus soucieux de leur sort immédiat, nous pensons qu'en demandant au Gouvernement d'inviter la régie à élaborer dans les trois mois un statut en accord avec les représentants d'un syndicat des cheminots, nous ferions œuvre utile.

C'est pourquoi nous avons déposé une proposition dans ce sens dès le 23 mars 1951, dans l'intérêt même des cheminots d'Afrique, auxquels vont toute notre sollicitude et notre reconnaissance pour le prodigieux redressement qu'ils ont effectué depuis la Libération et le magnifique effort qu'ils continuent à fournir.

Depuis, ainsi que nous l'avons dit, la commission a adopté une nouvelle proposition, encore qu'en opposition avec l'exposé des motifs du rapport. Cette motion devrait donner tous apaisements aux revendications légitimes du personnel de la régie d'Afrique occidentale française.

C'est dans ces conditions que, dans un souci de conciliation, nous avons retiré notre motion préjudicielle du 23 mars 1951, encore qu'elle aboutit aux mêmes résultats.

Nous permettrons ainsi à l'Assemblée de manifester d'une manière massive, sinon unanime, son désir de voir fixer aux meilleures conditions et le plus rapidement possible le statut des cheminots de l'Afrique occidentale française, tout en maintenant la régie des chemins de fer de l'Afrique occidentale française, qui arrivera par une étroite collaboration entre les dirigeants du personnel et des usagers à rendre les services qu'en attend légitimement la collectivité aoflenne. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Nignan.

M. Nignan. Mesdames, messieurs, je n'ai pas besoin de vous rappeler l'importance de la proposition soumise à votre discussion; il s'agit de résoudre un problème typiquement social et humain.

La grève magnifique des cheminots africains, qui a duré plus de six mois, est à l'origine de la proposition de M. Konaté, proposition dont la hauteur se place au-dessus de toute considération politique. Aussi me plais-je à rendre ici hommage à notre rapporteur, M. Bourgarel, qui a su placer le problème comme il convient, sur le plan strictement social et économique; j'es-

père qu'une majorité, sinon l'unanimité se fera, pour adopter les termes du rapport primitivement présenté qui donne entière satisfaction aux cheminots.

Il ne doit pas être question ici, en effet, de défenseurs des cheminots, ni de défenseurs de la régie, encore moins de son directeur dont l'intransigeance nous a contraints à cette discussion.

Il s'agit de la création d'un cadre unique des cheminots de l'Afrique occidentale française pour réparer la situation paradoxalement anormale de tous les cheminots ouest-africains, en général et des Africains, en particulier. Ces derniers constituent, à l'heure actuelle, les parias d'une catégorie d'employés qu'aucune loi sociale ne protège contre les abus et l'arbitraire d'une régie autonome, dont le statut n'a rien de commun avec celui des régies directes où les employés ont les mêmes avantages et les mêmes garanties que les fonctionnaires.

Les cheminots africains dont la plupart avait de 15 à 20 ans de service et qui, jusqu'en 1947, où les chemins de fer de la fédération furent confiés à une régie, étaient régis par le décret du 19 mai 1939 qui leur garantissait les mêmes droits qu'aux fonctionnaires, se sont vus brusquement soumis au régime des conventions collectives sans les garanties dont jouissent, dans la métropole, ces catégories d'employés. Ils ont perdu tout le bénéfice acquis dans leur ancien cadre et, malgré leur ancienneté, peuvent être licenciés sans aucun recours, par le directeur de la régie, omnipotent.

Le rapporteur vous a dit combien de fois les commissions paritaires n'ont abouti à aucun résultat positif à cause de l'intransigeance de la régie qui, dès la signature du protocole d'accord, n'a pas cru devoir modifier sa position, refusant systématiquement de concrétiser les promesses faites. Cette situation dure depuis 1947 et risquait d'aboutir à une impasse si M. Konaté n'avait présenté la proposition dont nous discutons aujourd'hui.

Les cheminots revendiquent, à juste titre, la qualité de fonctionnaires, ou tout au moins les avantages et les garanties dont jouissent ces derniers; ils revendiquent, en outre, un cadre unique où l'équation: « à travail ou responsabilité égal, salaire égal », doit seule jouer entre les divers échelons de solde, sans aucune discrimination raciale quelconque.

On nous oppose la loi organique du 19 octobre 1946 sur la fonction publique, alors que tout le monde sait que cette loi n'est pas près d'être appliquée en Afrique occidentale française, même si elle y est promulguée.

En effet, les fonctionnaires africains attendent toujours l'unification des cadres. Là encore le procédé courant est le reclassement de telle ou telle catégorie de fonctionnaires, ce qui finit par exaspérer les fonctionnaires autochtones toujours brimés. Vous comprendrez, messieurs, que les cheminots africains qui sont soumis à un rude effort et toujours sur la brèche, ont de grandes responsabilités: chefs de gare, agents de sécurité, chefs de train, mécaniciens. Ils ne veulent plus être traités en parents pauvres, en parias. Ils demandent qu'à l'effort fourni, aux responsabilités assumées, correspondent des avantages et des garanties.

Le second aspect du problème qui risque de compromettre dangereusement l'économie de la fédération de l'Afrique occidentale française et non moins négligeable, est la montée toujours croissante des tarifs ferroviaires. En effet, pendant que le personnel, avec des soldes dérisoires, est soumis à un effort usurier, pendant que sur la plupart des lignes, circulent toujours les mêmes locomotives essoufflées, les mêmes wagons usés et incommodes, la régie, sans que rien ne le justifie, augmente sans cesse les tarifs voyageurs comme ceux des marchandises. Elle absorbe toutes les ressources des pays qui en dépendent, surtout les plus éloignés. Aussi réalise-t-elle des bénéfices qu'on ne peut qualifier autrement que de scandaleux. Et à ceux qui me diraient que ces bénéfices sont versés à un fonds de renouvellement, je leur répondrai en utilisant les arguments fournis à la page 16 du rapport.

Je lis en effet ceci: « Aussi, la Régie mène-t-elle grand train de vie. Elle entretient de nombreux organismes et notamment l'office central des chemins de fer coloniaux à Paris qui n'est d'aucune utilité à la communauté, étant donné que la position géographique des territoires d'outre-mer rend impossible tout mouvement de coordination. Alors qu'à Dakar, le service de contrôle et de coordination des réseaux intérieurs était assuré sous la gestion administrative par cinq fonctionnaires, ce même service compte aujourd'hui plus de soixante agents, répartis dans les bureaux suivants: cabinet, direction des affaires sociales et administratives, finances, comptabilité générale, travaux publics, services fédéraux des approvisionnements. »

On serait plutôt amené à croire que la régie dilapide une grande partie de ses recettes à maintenir grassement des agents inutiles, puisque, comme je l'ai déjà dit, à l'exception du Dakar-Niger, où circulent deux ou trois locomotives Diesel récemment acquises, les autres lignes de chemins de fer continuent à utiliser les machines et les voitures de l'inauguration. Il est donc inadmissible que la régie continue à appauvrir les territoires de l'Afrique occidentale française pour pouvoir fournir un jour de gros dividendes à quelques capitaux particuliers, qui n'y viendraient que pour participer aux bénéfices...

M. Coffin, *secrétaire d'Etat à la France d'outre-mer.* Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Nignan. Je vous en prie.

M. le secrétaire d'Etat. De quels dividendes peut-il s'agir ? M. Antonini vous a exposé d'une façon fort pertinente et fort claire l'organisation de la régie et la composition de son conseil d'administration, formé uniquement de fonctionnaires, de représentants du personnel, de représentants des utilisateurs et des membres du grand conseil de l'Afrique occidentale française. A qui, dans ces conditions, voulez-vous que la régie distribue des dividendes ?. Vous n'avez pas le droit, monsieur Nignan, honnêtement, de dire cela à la tribune de l'Assemblée de l'Union française. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. Nignan. Vous me permettrez de répondre que rien ne prouve que, parmi les usagers, il n'y ait pas de capitaux particuliers.

M. Antonini. Il n'y a pas de capitaux particuliers!

M. Nignan. Il peut y en avoir! il y en aura peut-être un jour...

M. Jacobson. La régie n'est tout de même pas une société anonyme.

M. Nignan. Car, sinon je ne vois pas la raison pour laquelle on veut transférer ces chemins de fer, propriété de la fédération, à une régie qui n'a pas le même statut que les régies directes de la métropole. Si la régie continue à faire de tels bénéfices, au détriment de la fédération, je ne comprends plus l'utilité de cette cession et nous rejoignons alors la proposition de M. Konaté demandant le retour des chemins de fer à leurs légitimes propriétaires: les territoires de l'Afrique occidentale française.

Ces deux aspects traités, il nous reste à étudier la nouvelle proposition, bien différente de celle déposée le 20 mars 1951. Malgré les promesses qui nous ont été faites, qu'il me soit permis d'être sceptique quant à la prise en considération par le Gouvernement d'une telle proposition. N'y a-t-il pas lieu de craindre que cette proposition, comme bien d'autres sorties de cette Assemblée, sombre dans l'oubli le plus total. Si le Gouvernement avait les bonnes intentions qu'on lui prête, qu'a-t-il attendu pour résoudre ce problème, en instance depuis 1947 et qu'il n'ignore pas ?

Toutes ces raisons m'amènent à conclure que, seule, une loi pourrait résoudre définitivement le différend entre la régie et les cheminots africains.

C'est pourquoi je vous demande, messieurs, de donner un avis favorable à la proposition de M. Mamadou Konaté dont les termes suivent:

« Dans un délai de trois mois, le Gouvernement prendra un décret tendant à assurer:

« 1° la création d'un cadre unique du personnel des chemins de fer de l'Afrique occidentale française, rétablissant la qualité de fonctionnaires à tous les cheminots exerçant un travail permanent et annulant, par voie de conséquence, le décret du 20 juin 1949 et toutes les dispositions prises par la régie de l'Afrique occidentale française en application de ce texte.

« Ce cadre unique doit avoir pour principe l'égalité absolue entre tous les cheminots, sans discrimination raciale; il maintiendra au personnel les avantages antérieurement acquis (gratification, primes de gestion, etc);

« 2° L'intégration dans le cadre unique des auxiliaires intégrables sans qu'il soit question de contrat d'assimilation;

« 3° Le classement du personnel permanent dans le cadre d'un règlement spécial des chemins de fer s'inspirant du règlement régissant le personnel auxiliaire du gouvernement général de l'Afrique occidentale française, qui prendra effet à compter du 1er janvier 1948... » — puisque le protocole de grève prévoyait qu'à partir de 1948 toute cette situation serait réglée — « ...et qui tiendra compte de l'ancienneté de chaque agent, étant bien entendu que le salaire minimum de la catégorie la plus basse ne sera pas inférieur à 126 p. 100 du salaire minimum du secteur privé;

« 4° Le retour des chemins de fer d'Afrique occidentale française au régime de l'exploitation administrative sous le contrôle des assemblées élues.

« La présente loi annule et remplace la loi du 28 février 1944, le décret du 20 juillet 1949 et tous autres textes ».

En adoptant ces dispositions, vous aurez sereinement apprécié le cas des cheminots africains dont les regards sont tournés vers notre Assemblée qui ne doit pas les décevoir. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Jousselin.

M. Jousselin. Mesdames, messieurs, les auteurs de la propo-

sition de loi déposée devant l'Assemblée nationale par M. Mamadou Konaté et plusieurs de ses collègues députés, poursuivaient deux objectifs très différents qui apparaissent mêlés dès le praragraphe premier de l'article unique.

Il importe tout d'abord de les démêler pour retrouver l'ordre logique des choses et savoir ce que l'on peut et doit faire en faveur du personnel en cause, et quels pourraient être les moyens de les réaliser sans détruire l'ordonnance technique de la grande entreprise qu'est, en somme, un réseau de chemin de fer.

Il est question, tout d'abord, de créer un cadre unique du personnel au sein duquel des conditions identiques doivent assurer l'égalité absolue entre les cheminots européens et africains. On demande aussi le classement du personnel non permanent et, enfin, l'intégration de certains auxiliaires.

Rien, là, ne s'écarte des revendications qui préoccupent à très juste titre les travailleurs; plus particulièrement en ce qui touche des hommes des pays d'outre-mer, il faut retenir la revendication qui s'exprime sous la forme du cadre unique. Je n'ai pas besoin de rappeler qu'elle n'intéresse pas seulement le personnel des chemins de fer: elle a fait l'objet d'un grand nombre de propositions déposées devant l'Assemblée constituante et l'actuelle Assemblée nationale. Je ne vous imposerai pas la citation de tous les titres.

Il est permis de penser que, du moins quant aux principes, ce problème devrait être réglé par la loi de M. Lamine Gueye, promulguée en date du 30 juin 1950, applicable à tous les fonctionnaires civils et militaires. Si les personnels des chemins de fer étaient, d'ores et déjà, des fonctionnaires, leur sort serait réglé dans les mêmes conditions que celui de tous les fonctionnaires et la principale revendication de la proposition dont nous discutons serait tout simplement sans objet. Tout au plus, aurions-nous à émettre le vœu que les textes d'application soient mis au point et publiés dans le plus bref délai.

De toute façon, nous sommes là en présence de problèmes d'ordre social que nous devrions examiner en eux-mêmes, soit dans le cadre du droit commun par rapport au code du travail par exemple, soit dans le cadre du droit administratif; mais les auteurs du projet de loi ont lié à ces revendications sociales un deuxième objectif qui, en réalité, conditionne toute la procédure des précédentes revendications, bien qu'il ne soit énoncé en clair que dans le quatrième paragraphe de la proposition.

Il s'agit de modifier le régime d'exploitation des chemins de fer de la France d'outre-mer. C'est là un problème plus technique qu'administratif. On conviendra qu'abstractions faite des conditions humaines et sociales auxquelles aspirent tous les travailleurs — et les agents des entreprises d'intérêt général ont en cela un droit égal à celui des agents des services publics ou des entreprises privées — le principal objectif auquel doit répondre l'organisation d'un service de transport public est de fournir ce service dans les meilleures conditions économiques et, par conséquent, techniques. La collectivité y est intéressée au premier chef, non pour dicter tel ou tel dispositif technique ou industriel, telle ou telle méthode de comptabilité, ni pour choisir le personnel, mais pour en contrôler les résultats économiques finaux, c'est-à-dire poursuivre l'obtention d'un maximum de tonnes ou de voyageurs par kilomètre, transportés dans le moindre temps ou avec le plus de confort au moindre prix.

Le personnel d'une telle exploitation est intéressé à sa bonne marche mais n'y est pas seul intéressé. Il est sans doute bon qu'il le soit particulièrement par l'attribution de certaines primes ou autres avantages professionnels, mais c'est à la collectivité tout entière qu'il appartient de juger des meilleures conditions d'organisation générale. Il ne s'agit pas là d'une question qui puisse se régler en considération des seules préoccupations du personnel.

Nous sommes donc en présence de deux problèmes: 1° conditions statutaires du personnel; 2° régime d'exploitation des chemins de fer. Ces problèmes sont connexes. Assurément, il a paru opportun aux auteurs de la proposition de les lier, pour présenter le raisonnement suivant: les agents formulent telles revendications; pour y satisfaire, il faut supprimer le statut des régies.

Avant les modifications intervenues entre 1944 et 1948, les chemins de fer coloniaux, contrairement aux compagnies de chemins de fer métropolitains, étaient pour la plupart gérés dans les mêmes conditions que n'importe quel service administratif. Le grand maître des chemins de fer était le gouverneur général; il organisait les services par voie d'arrêté général, il délimitait les cadres du personnel et procédait même à certaines nominations.

Peu à peu, toutefois, les services des chemins de fer se spécialisèrent, s'organisèrent en fonction des impératifs de l'exploitation plutôt que des contingences et des règles administratives. Par un mouvement convergent, les quelques petites compagnies privées de transport ferroviaire étaient rachetées par l'Etat et intégrées au réseau exploité en régie directe; cependant, les budgets des chemins de fer — bien que présentés en annexe — étaient déjà distincts des budgets territoriaux.

S'il fut nécessaire en France, vers 1936, de nationaliser les réseaux, tout en les laissant soumis au régime juridique des personnes morales de droit commun, il importait, outre-mer, de distinguer nettement les exploitations à caractère industriel et commercial — comme toute entreprise de transport — de celles répondant à des activités purement administratives et d'ordre public.

En France, en matière d'entreprises d'intérêt national, nous avons généralement fait la distinction entre leur nationalisation et leur étatisation. Or, le fonctionnement des chemins de fer, outre-mer, était purement étatique. Il fallait donc nécessairement en venir à séparer les fonctions d'Etat, concernant la chose publique, des fonctions d'exploitation des transports.

Néanmoins, après cette réforme, les réseaux n'ont pas cessé d'être étroitement subordonnés aux impératifs disons nationaux, bien que ce terme puisse prêter, outre-mer, à certaine confusion, mais ils ont acquis depuis 1944 leur autonomie de gestion, nécessaire, pour des raisons techniques et économiques, à leur exploitation rationnelle.

Du fait que dans les textes relatifs à la condition des personnels des services locaux, les pouvoirs publics réglaient communément le statut des fonctionnaires et agents — j'insiste sur le mot « agents » — sans faire de distinction entre les uns et les autres, entre les fonctionnaires proprement dits et les agents des services d'exploitation à caractère industriel et commercial, les personnels des réseaux de chemins de fer n'avaient guère de raisons de ne pas se considérer comme fonctionnaires au même titre que les payeurs du Trésor public ou les agents de la police territoriale.

Cependant, la question étant posée devant le conseil d'Etat en 1932, celui-ci tranchait le débat en sens contraire: les agents des chemins de fer coloniaux, pas plus que les cheminots de la métropole, n'avaient alors qualité de fonctionnaire.

Depuis, la loi du 19 octobre 1946 a donné du fonctionnaire la définition que les juristes cherchaient depuis longtemps sans pouvoir s'appuyer sur un texte législatif précis.

L'article 1er du statut de la fonction publique est très net sur ce point; le deuxième paragraphe de l'article 1er de la loi du 19 octobre 1946 déclare: « Il ne s'applique ni aux aux magistrats de l'ordre judiciaire, ni au personnel militaire, ni au personnel des administrations, services, établissements publics de l'Etat qui présentent un caractère industriel et commercial. »

Nous ne nous arrêterons pas à discuter du caractère évidemment industriel et commercial des chemins de fer; il ne manque pas d'entreprises de transport ferroviaire ou autres, purement privées, soumises au régime des sociétés commerciales. Par conséquent, il n'est pas possible de prendre en considération un vœu tendant à attribuer la qualité de fonctionnaire aux agents des régies ferroviaires de la France d'outre-mer; ce serait remettre en cause le statut même de la fonction publique.

Sans doute est-ce un hommage rendu aux pouvoirs publics par les personnels des exploitations industrielles que cette revendication de subordination directe à l'autorité administrative. Nous pensons que c'est plutôt la survivance d'une impression ancienne selon laquelle les fonctionnaires bénéficiaient d'une condition favorisée par rapport aux personnels des entreprises privées. En fait, et compte tenu d'une certaine stabilité, de la sécurité de l'emploi, l'avantage n'a pas toujours été aussi réel qu'on le croit. Les fonctionnaires ont souvent et longuement attendu l'alignement de leur traitement sur les conditions nouvelles créées par la baisse, continue depuis l'autre guerre, du pouvoir d'achat de la monnaie, alors que les agents du secteur privé bénéficiaient, outre-mer, de rémunérations très supérieures, à qualification égale. Quoi qu'il en soit, la simple justice voudrait que tout travailleur eût droit à un statut, à des conditions de vie compatibles avec la dignité humaine; c'est évidemment une erreur de l'organisation sociale qu'à des questions de qualification purement juridiques, puissent paraître attachés des avantages ou des différences de condition matérielle.

Il importe donc, si les agents des chemins de fer se trouvent défavorisés par rapport aux fonctionnaires, que le Gouvernement use d'autorité auprès des conseils d'administration de l'office central des chemins de fer de la France d'outre-mer et des régies d'outre-mer, afin que des conditions en tous points aussi favorables que celles accordées aux fonctionnaires soient faites à leur personnel.

Par conséquent, la proposition de M. Mamadou Konaté pose surtout un problème de procédure. Soucieux de voir disparaître, dans les chemins de fer comme dans les administrations publiques, toutes les distinctions de condition autrefois fondées sur des considérations que les principes constitutionnels actuels n'admettent plus, son auteur se heurte au fait que les cheminots n'étant pas fonctionnaires doivent être régis par le droit

commun, sauf à l'Etat patron de leur faire des conditions plus satisfaisantes encore que celles qu'impose la loi à tous les employeurs. De là, compte tenu d'une attirance compréhensible mais non nécessaire pour le titre de fonctionnaire, l'idée de faire comprendre les agents des réseaux ferroviaires dans le cadre de la fonction publique. A cela, le législateur, jusqu'à présent, ne s'est pas prêté; il a même pris des dispositions contraires excluant de cette qualité non seulement les personnels des services d'exploitation à caractère industriel ou commercial, mais les magistrats de l'ordre judiciaire qui ne s'en trouvent sûrement pas lésés pour autant.

Précisons qu'il s'agit ici de la séparation nécessaire des fonctions et des pouvoirs et reconnaissons que l'ordre technique et économique réclame également une certaine autonomie; c'est une conséquence du grand principe de séparation des pouvoirs et nous sommes tous d'accord pour refuser que soient confondus le judiciaire et l'exécutif.

Désireux que les règles admises pour les fonctionnaires soient également applicables au personnel des régies ferroviaires, les auteurs de la proposition en viennent à demander la discussion du statut même de ces exploitations. C'est une procédre concevable, mais sa présentation logique exigerait que fût d'abord discuté ce que les auteurs traitent *in fine*, le statut particulier des exploitations ferroviaires; puis, la qualité de fonctionnaire reconnue à ces agents, leur seraient applicables les règles édictées par la loi du 30 juin 1950 concernant tous les fonctionnaires civils et militaires.

Personnellement, nous estimons que le statut des régies ne doit pas être mis en cause, pour des raisons techniques qui seraient plutôt de la compétence de la commission des communications. De plus, la loi sur la fonction publique dénie à ces personnels la qualité de fonctionnaire. Par conséquent, ils sont soumis au droit commun, ce qui n'exclut pas la reconnaissance d'un statut particulier que l'office général des chemins de fer a toute latitude pour régler de la manière la plus libérale, la plus avantageuse et la plus rapide.

Le Gouvernement a aussi la faculté et le devoir d'agir, par ses représentants, auprès des conseils d'administration, de même que les assemblées représentatives par leurs membres administrateurs des chemins de fer, pour rappeler à la direction des régies ce qu'il importe de faire à l'égard du personnel.

Notre conclusion est très nette: la voie ouverte par les auteurs de la proposition mène à une impasse; il faut, pour qu'aboutissent les justes revendications des cheminots, en emprunter une autre.

Dans une certaine mesure, la commission a rétabli l'ordre en supprimant toute allusion au statut juridique des régies ferroviaires. Le texte de l'avis maintient toutefois l'idée qu'une loi pourrait intervenir pour régler le statut des cheminots d'outre-mer. Nous pensons que c'est une erreur, qu'il suffit d'insister auprès du Gouvernement, afin qu'il use de tous les moyens en son pouvoir — et il n'en manque pas — pour imposer aux régies des conditions minima ou les réformes nécessaires quant au statut du personnel des chemins de fer.

Je regrette d'avoir dû opposer des raisons juridiques à des revendications dont certaines, parfaitement justifiées, doivent néanmoins s'intégrer dans l'organisation existante.

Le meilleur moyen de servir les justes intérêts des cheminots n'est pas d'exiger un bouleversement de tout le système. Nous ferons donc confiance au Gouvernement pour intervenir en arbitre, usant de son autorité, entre les directions ferroviaires et les cheminots. Nous souhaitons qu'il parvienne, dans le plus court délai, à donner tous les apaisements nécessaires, et que, dans cette grande famille de travailleurs que constituent les réseaux ferroviaires, règne enfin la confiance, dans la satisfaction générale. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Donnat.

M. Donnat. Mesdames, messieurs, l'affaire évoquée aujourd'hui devant notre Assemblée traite une question qui intéresse au plus haut point les populations africaines.

Il s'agit de revendications d'une couche importante de travailleurs africains, revendications qui, malgré de multiples promesses, n'ont pas reçu satisfaction. Comme ce fut le cas pour la plupart des revendications intéressant les populations des T. O. M., depuis plusieurs années, le Gouvernement et l'administration coloniale se sont ingéniés à multiplier les manœuvres, à entretenir des illusions pour, finalement, lasser les cheminots et tenter de leur imposer un régime réactionnaire dont ils ne veulent pas.

Comme l'a dit M. le rapporteur, ce problème a déjà été porté devant notre Assemblée, le 12 février 1948, lors de la magnifique grève des 20.000 cheminots d'Afrique occidentale française, grève qui devait durer six mois. Notre groupe montra alors le rôle néfaste joué par les pouvoirs publics et, notamment, par un ministre du Gouvernement de l'époque qui n'hésita pas à intervenir personnellement dans le conflit et à assister à la signature d'un protocole d'accord qui ne fut jamais appliqué.

Cette duperie fut à l'origine d'une grève qui souda autour des cheminots l'ensemble de la population africaine, et cette grève prit ainsi le caractère d'une bataille importante menée par cette population contre le régime colonial.

M. le président. Monsieur Donnat, ne pourriez-vous pas quitter un peu le domaine de la polémique pour entrer dans celui de l'objectivité ?

M. Donnat. Je reste objectif en constatant que le régime colonial est responsable de ce que les revendications des cheminots ne sont pas satisfaites.

M. le secrétaire d'Etat. Et c'est pour cela, sans doute, que vous demandez qu'ils deviennent des fonctionnaires de ce régime.

M. Donnat. Il est indispensable, à mon avis, de rappeler quelles étaient ces revendications, car il nous sera facile de voir qu'après quatre ans de savantes manœuvres, et malgré les promesses écrites et signées, elles n'ont pas été satisfaites.

Il me suffira de lire tout d'abord la motion votée à l'unanimité le 1er septembre 1947 par le comité fédéral des syndicats des cheminots d'Afrique occidentale française. Il s'agit de la fédération autonome des cheminots qui, vous le savez, groupe la grande majorité du personnel africain des quatre réseaux d'Afrique occidentale française. Dans leur motion, voici ce que disaient les dirigeants syndicaux des cheminots:

« La fédération des syndicats de cheminots africains, devant la non-satisfaction des revendications présentées pour la création d'un cadre unique, avait ordonné la cessation du travail le 19 avril 1947. Un protocole de grève a été signé, en présence de M. le ministre de la France d'outre-mer, le haut commissaire gouverneur général de l'Afrique occidentale française, les parlementaires du Sénégal, entre, d'une part, les dirigeants de la régie représentée par M. le gouverneur Nicolas, président du conseil d'administration de la régie; M. Cunéo, directeur fédéral de la régie, et, d'autre part, M. Sarr Ibrahima, secrétaire général de la fédération des syndicats des cheminots africains.

Ce protocole de grève stipule en son paragraphe premier:

« Les membres de la réunion se sont déclarés d'accord sur la nécessité de créer un cadre unique du personnel des chemins de fer de l'Afrique occidentale française. En conséquence, la commission paritaire reprendra ses travaux, fixera les tableaux, les échelons de solde, les conditions d'établissement de ce cadre unique en s'inspirant du règlement en vigueur à la Société nationale des chemins de fer français.

« La commission paritaire a repris effectivement ses travaux le 5 juin 1947 et les a clôturés le 6 août 1947. Le projet de cadre unique arrêté par la commission paritaire a été soumis à l'approbation du conseil d'administration de la régie le 29 août 1947. Nous avons été surpris de voir le conseil d'administration de la régie se transformer en une seconde commission paritaire dans laquelle nous étions minoritaires: deux représentants du personnel africain pour seize membres.

« Nous avons également été surpris de voir le conseil d'administration dénoncer tous les accords obtenus au sein de la commission paritaire, les droits acquis antérieurement ont fait force de loi, permettant à leurs bénéficiaires de partager les avantages du nouveau cadre tout en en rejetant les inconvénients.

« La fédération des syndicats des cheminots d'Afrique occidentale française dénonce à son tour tous ces manquements, crie son indignation devant les procédés manœuvriers employés par nos dirigeants dans le but soit de retarder la mise en application du nouveau cadre, soit d'exaspérer la masse des travailleurs; met en garde les autorités contre de telles pratiques qui, loin de donner le but recherché, ne font que créer des conflits sociaux. »

La motion poursuit en énonçant les revendications: taux unique d'indemnité de zone, octroi d'une prime de gestion, etc., je passe sur les détails.

J'ai voulu lire cette motion pour vous montrer que dès 1947 les revendications étaient posées nettement et, dès ce moment, l'administration avait pris toutes mesures pour ne pas y donner satisfaction. En effet, pour trouver prétexte au manquement de la parole donnée, on avait entre temps mis sur pied la fameuse régie des chemins de fer d'Afrique occidentale française qui fut installée au cours des pourparlers.

Pour mettre sur pied cette régie on utilisa une loi « d'inspiration malheureuse », dit notre rapporteur, car elle est signée du traître Laval. Cette loi du 28 février 1944, loi de Vichy, s'inscrit bien entendu dans le cadre de la politique fasciste du moment. Il s'agissait alors de renforcer l'oppression et l'exploitation pesant sur les populations africaines, et cela apparait d'ailleurs très nettement lorsqu'on examine la composition du conseil d'administration de la régie.

Aux termes de l'arrêté qui l'a crée, cette régie comprend en effet 18 membres parmi lesquels nous trouvons trois délégués syndicaux africains; le conseil comprenant notamment 9 hauts fonctionnaires...

M. Antonini. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Donnat ?

M. Donnat. Si vous voulez me chercher chicane, monsieur Antonini, pour le nombre des délégués à un délégué près, inutile de m'interrompre.

M. Antonini. Je voulais apporter une précision.

M. Guy de Boysson. Trois délégués syndicaux sur vingt-quatre membres !

M. le président. Autorisez-vous M. Antonini à prendre la parole ?

M. Donnat. C'est inutile.

M. Max André. Il est toujours inutile de discuter avec vous, en effet.

M. Donnat. Le conseil comprend un grand nombre de hauts fonctionnaires et le président de la régie, entre autres, est le secrétaire général du gouvernement général.

Il faut noter aussi la présence de ces fameux usagers dont on parlait tout à l'heure, représentants les plus typiques des trusts colonialistes pillant l'Afrique occidentale française, notamment la C. F. A. O., la compagnie Paquet et, tout naturellement, l'un des vice-présidents du conseil d'administration se trouve être le directeur de la C. F. A. O. que tout le monde connaît dans cette Assemblée.

Ainsi donc, alliance de la haute administration coloniale et des monopoles coloniaux: tel est le caractère essentiel de la régie. Les cheminots ont donc tout à fait raison de s'élever contre un tel organisme qui ne peut qu'aggraver leur sort et favoriser les monopoles. Dans le cadre du maintien de la régie...

M. Antonini. Permettez-moi de vous interrompre.

M. Donnat. ...pour le cas où l'on devrait la maintenir....

M. le président. Autorisez-vous M. Antonini à vous interrompre ?

M. Donnat. ...il faudrait pour le moins...

M. le président. Monsieur Donnat, si vous ne voulez pas répondre à votre collègue, répondez du moins au président !

M. Donnat. Monsieur le président, je poursuis mon exposé.

M. le président. Vous pourriez me répondre, quand je vous pose une question; ce serait de la plus élémentaire courtoisie!

M. Donnat. Dans le cadre du maintien de la régie, il faudrait pour le moins accorder au personnel une représentation majoritaire dans le conseil d'administration ainsi qu'une forte représentation aux véritables usagers, c'est-à-dire, sans doute, par le canal des assemblées élues, des syndicats de travailleurs, etc.

C'est donc un arrêté de M. Marius Moutet, ministre des colonies de l'époque, daté du 17 juillet 1946, qui organisa cette régie en application de la loi Laval dont j'ai parlé tout à l'heure. Comme le reconnaît le rapporteur, la régie qui est bien issue de l'arrêté Moutet, s'empressa de violer les accords passés en présence du même Moutet. Cette manœuvre, bien entendu, ne réussit pas à tromper les cheminots, mais déclencha au contraire cet immense sursaut de colère qui, pendant six mois, ébranla l'Afrique occidentale française.

M. le secrétaire d'Etat. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Donnat. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat. Je suis votre exposé avec beaucoup d'attention, mais il ne suffit tout de même pas de venir ici apporter des affirmations si vous êtes incapable de fournir des preuves.

M. Antonini. Très bien!

M. le secrétaire d'Etat. Vous nous dites: « La régie a violé le protocole d'accord passé avec les cheminots d'Afrique occidentale française ». Venez-nous dire en quoi et apportez-nous la preuve; sinon, nous sommes fondés à tenir vos paroles pour nulles et non avenues... (*Très bien! très bien! et applaudissements au centre et à gauche.*)

M. Donnat. J'ai dit que les accords passés au cours du protocole signé en présence du ministre ont été violés, et ce fut la cause de la grève des cheminots. J'ai d'ailleurs lu tout à l'heure la motion des cheminots expliquant ce fait.

Or, la régie a été créée ultérieurement et elle s'est empressée évidemment de ne pas appliquer ces accords sous le prétexte que ce n'était pas elle qui les avait passés; mais les cheminots n'ont pas accepté cette position, car ils se trouvaient en présence d'accords signés dont ils exigeaient l'application, et c'est pour cela qu'ils se sont mis en grève. (*Applaudissement à l'extrême gauche.*)

M. le secrétaire d'Etat. Mais non, monsieur! Vous dites là une inexactitude évidente.

M. Donnat. Vous irez expliquer cela aux cheminots...

M. le secrétaire d'Etat. Mais parfaitement.

M. Donnat. Ils ont tenu six mois là-dessus!

M. le secrétaire d'Etat. C'est parfait, mais ce que je conteste, c'est votre affirmation d'après laquelle l'origine de la grève dont vous parlez réside dans le fait que la régie n'a pas respecté les accords conclus antérieurement...

M. Piot. Elle ne les a pas appliqués!

M. le secrétaire d'Etat. ...car, en réalité, la régie a été constituée par l'arrêté du 17 juillet 1946. Immédiatement, une commission paritaire, dite commission de Villedeuil, a commencé ses travaux le 2 décembre 1946 pour les clôturer le 6 août 1947, et le conseil d'administration de la régie, alors en place, a voté, le 28 août 1947, le texte qui devait devenir le statut du personnel permanent. Et jamais, vous m'entendez bien, les cheminots d'Afrique occidentale française n'ont contesté ce statut. Les raisons de la grève se trouvent ailleurs, dans des revendications qui n'avaient rien à voir avec le statut...

M. Raymond Lombardo. Lesquelles ?

M. le secrétaire d'Etat. ...celles que vous avez énumérées tout-à l'heure et qui, vous pouvez le constater, ne touchent absolument pas à la nature du statut lui-même.

C'est un fait d'évidence...

M. Piot. Mais ont-elles été satisfaites.

M. le secrétaire d'Etat. ...et je suis bien obligé de dire que les cheminots se trompent et qu'on les trompe quand on vient nous dire ici que le cadre unique qu'ils réclament n'a pas été créé.

M. Donnat. Mais non.

M. le secrétaire d'Etat. C'est une contre-évidence.

M. Donnat. Nous en reparlerons tout à l'heure.

M. le secrétaire d'Etat. J'attends alors votre démonstration car il ne suffit pas d'apporter des affirmations. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. Donnat. Comme on l'a déjà dit à cette tribune, le Gouvernement et son représentant, le haut commissaire socialiste Béchard, n'ont rien ménagé, bien entendu, pour briser cette grève: inculpation du secrétaire général Ibrahima Sarr, provocations de Guinée, recrutement de cheminots européens qu'on expédia là-bas par avion afin de briser la grève. Les cheminots, je crois, apprécieront sévèrement les affirmations du rapporteur qui, visiblement, cherche à couvrir son camarade de parti...

M. le rapporteur. De telles appréciations ne m'étonnent pas, venant de vous, et ne méritent pas de réponse.

M. Donnat. ...lorsqu'il essaie de détourner les responsabilités, et lorsqu'il essaie de rendre la régie uniquement responsable de ce qui ne va pas chez les cheminots d'Afrique occidentale française.

M. le rapporteur. C'est une impertinence de votre part, et rien de plus.

M. Donnat. La création de la régie ôta donc aux cheminots les droits et garanties que l'on reconnaît aux fonctionnaires et dont ils avaient le bénéfice jusqu'alors. On le leur fit d'ailleurs bien voir en appliquant à leur secrétaire général, Ibrahima Sarr, le fameux décret du 20 mars 1937 qui interdit le droit de grève, ce fameux décret, toujours appliqué, et qui a fait l'objet d'un débat dans cette Assemblée.

Malgré sa mauvaise volonté, l'administration dut s'incliner devant le mouvement unanime des travailleurs du rail, et le 17 mars 1948 elle signa le protocole de fin de grève. Le principe de la création du cadre unique était confirmé et le protocole précisait l'intégration dans le cadre unique, à compter du 1er janvier 1947, de nombreux agents auxiliaires.

Or, ce fameux protocole de mars 1948 devait subir le même sort que les autres promesses. Des milliers d'auxiliaires n'ont pas été réintégrés et se sont trouvés sans travail. Les autres attendent encore que leur sort soit réglé par un texte qu'on leur promet depuis trois ans.

Enfin et surtout le cadre unique n'est pas respecté, bien au contraire. Nous allons voir que les discriminations raciales vont être aggravées, et nous devons bien admettre que M. le haut commissaire Béchard, chef hiérarchique des hauts fonctionnaires de la direction de la régie, porte une responsabilité personnelle que les cheminots...

M. Junillon, *président de la commission de la législation, de la justice, de la fonction publique et des affaires administratives et domaniales.* Tiens, tiens, tiens!

M. Donnat. ...que les cheminots d'ailleurs, ne sont pas près d'oublier.

M. le président. Monsieur Donnat, je vous en prie, ne faites pas de personnalités. Vous vous lancez dans la polémique et vous manquez à l'objectivité.

M. Donnat. Constater que des revendications attendent depuis des années et citer les noms des personnes qui en portent la responsabilité n'est pas faire de la polémique. C'est une constatation qui d'ailleurs n'est pas faite par nous, mais par les intéressés eux-mêmes.

M. le rapporteur. M. Béchard, haut commissaire, a mis fin à la grève, à la satisfaction des cheminots.

M. Donnat. La grève s'est terminée grâce au courage des cheminots qui ont remporté une victoire magnifique due à leur combativité et non à la bonne volonté de M. Béchard, et cela, je vous le garantis. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*) M. Béchard a été battu par les cheminots.

M. Egretaud. L'administration a été battue !

M. le rapporteur. L'administration n'est pour rien dans l'affaire.

M. Donnat. Après un peu plus d'un an d'attente, les cheminots voyaient enfin paraître le décret Coste-Floret du 20 juillet 1949. Ce texte a soulevé une grande colère parmi les cheminots. Il constitue un grave retour en arrière, puisqu'il consacre les discriminations raciales entre Européens et Africains.

Les premiers, c'est-à-dire les Européens, sont placés dans le statut général qui, évidemment, comporte de gros avantages pour ceux qui en font partie. On va nous dire que ce statut général est ouvert à tous les cheminots, comme d'ailleurs aussi le statut particulier s'applique aussi bien aux Européens qu'aux Africains; mais il faut voir ce qu'il y a sous les mots, il faut voir la réalité. A qui est destiné ce statut général ? Qu'y trouve-t-on ? On y trouve des Européens qui bénéficient naturellement de gros avantages, lesquels ne sont pas accordés au statut particulier.

Je relis par exemple des renseignements fournis par le secrétaire général de la fédération des cheminots d'Afrique occidentale française M. Sarr Ibrahima, qui écrit notamment:

« Le personnel crie son indignation devant la partialité des dirigeants de la régie, lesquels ont traité les Africains en parents pauvres. Les augmentations allouées aux Européens, qui se trouvent dans le statut général, sont de l'ordre de dix à vingt mille francs par mois, alors que les Africains atteignent difficilement deux mille cinq cent francs, quel que soit leur grade. Nous avons vu par ce fait des Européens, anciens chefs de district, aujourd'hui passer chefs de section sans examen; des chefs de section passer ingénieurs de la même façon, avec des soldes mensuelles de cent mille francs. Pour ne citer que ces cas, ci-joint les soldes de certains d'entre eux avant et après la revalorisation. Il faut ajouter à ces dernières, les diverses indemnités et notamment les 65 p. 100 représentant les indemnités d'expatriation, comme si la Patrie n'était pas la même ! »

Et M. Sarr Ibrahima ajoute ici un tableau qui donne la liste d'un grand nombre d'agents européens du statut général et des avantages qu'ils perçoivent, alors que, pour les agents africains qui eux, en général, sont classés dans le statut particulier, ces avantages sont bien plus faibles.

M. le secrétaire d'Etat. S'agit-il des mêmes échelles hiérarchiques et des mêmes grades ?

M. Donnat. Je poursuis la lecture de la lettre de M. Sarr Ibrahima et vous verrez que le recrutement concernant le statut général, c'est-à-dire la manière dont on y accède, indique qu'il est plus particulièrement destiné aux Européens:

« Le recrutement est défectueux. On demande aux Africains pour accéder à ce statut général des examens et des titres universitaires et aux Européens la qualité d'avoir été marins ou soldats. »

M. Piot. Voilà les preuves.

M. Donnat. « Ainsi, un de nos camarades titulaire du brevet de comptabilité, avec quinze ans de pratique, s'est vu refuser un emploi, et à sa place la régie a embauché un soi-disant serrurier, M. Paquet, qui avait loupé auparavant son essai.

« D'autre part, aux lieu et place de personnel de maîtrise, dont nous souhaitons vivement le recrutement à la Société nationale des chemins de français, ce sont des apprentis de la Société nationale des chemins de fer français qu'on nous envoie.

« Ces messieurs font l'objet de passe-droits les plus révoltants. Ainsi MM. Deveaux et Bochu, qui ont échoué à l'examen d'accès à l'échelle 6, sont proposés pour passer, malgré cet échec, à l'échelle 8, alors que nos camarades africains, qui sont déclarés admis, attendent leur nomination à l'échelle 6.

« De cette façon, tous les petits mouchards blancs passent au stade supérieur sans examen. »

Voilà, monsieur le ministre, votre statut général, ce statut dont ne veulent pas les Africains, car il confirme la discrimination raciale, et nous vous en apporterons d'autres preuves si vous voulez. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le secrétaire d'Etat. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Donnat. Certainement.

M. le secrétaire d'Etat. Prenez-vous la responsabilité des faits particuliers que vous venez de citer ? Je vous informe que, sur ces faits, j'ordonnerai dès ce soir une enquête. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. Raymond Lombardo. Bravo !

M. Donnat. Je prends la responsabilité de ce que je viens de lire. Je viens de lire une lettre écrite pour le bureau de la fédération autonome d'A. O. F., signée de M. Sarr Ibrahima, secrétaire général, et M. Sarr Ibrahima est assez grand garçon, monsieur le ministre, pour savoir ce qu'il a à faire...

M. Bégarra. On se défile !...

Mme Emilienne Moreau. Il se « dégonfle »... (*Mouvements divers*).

M. Donnat. ...et je lui fais entièrement confiance. (*Très bien! très bien! à l'extrême gauche.*) Mais j'en prends l'entière responsabilité, parfaitement. J'ai mille fois plus confiance en ce qu'écrit un responsable syndical qu'en tout ce que dit M. le ministre.

M. le président. La question est très simple. M. le ministre a demandé à l'orateur s'il prenait la responsabilité de ce qu'il venait de dire, et celui-ci a répondu: « Je prends la responsabilité de ce que je viens de lire. »

M. Raymond Lombardo. L'Assemblée peut-elle immédiatement désigner une commission d'enquête ? L'acceptez-vous, monsieur le ministre ?

M. le secrétaire d'Etat. Je vous garantis que l'enquête sera faite !

M. Piot. C'est l'illustration de la politique de misère qui sévit chez nous !

M. le secrétaire d'Etat. Envoyez-donc la lettre de M. Sarr Ibrahima à la fédération cégétiste des cheminots en lui disant que vous demandez la suppression du statut général.

M. Donnat. La fédération des cheminots C. G. T. n'existe pas en A. O. F., monsieur le ministre !

M. le secrétaire d'Etat. Elle existe en France et c'est elle, en particulier, qui a demandé le statut général.

M. Raymond Lombardo. Vous faites du contre-racisme, monsieur le ministre.

M. le président. Je vous en prie, monsieur Lombardo !...

M. Raymond Lombardo. Ce que vous dites est la preuve de la discrimination raciale.

M. Donnat. Ce n'est certainement pas exact car la fédération des cheminots français n'ira jamais s'immiscer dans les affaires particulières des cheminots africains. Ceux-ci constituent un mouvement syndical sur des bases africaines, et la fédération des cheminots français ne s'immiscera jamais dans un mouvement syndical national. Il l'aidera mais ne s'ingérera pas dans ses affaires. Aucune organisation de la C. G. T. ne peut avoir une autre position que celle-ci.

M. Paul Catrice. Pas plus que Moscou ne s'immisce en France ! (*Rires.*)

M. Donnat. Les cheminots africains ont une position; aucune organisation de la C. G. T. ne peut prendre une position différente. Je peux vous le garantir.

M. le secrétaire d'Etat. Vous venez de donner la preuve évidente que vous ne connaissez absolument rien au problème que vous traitez, car le statut général est fait, justement, pour les cheminots métropolitains recrutés en France parmi les agents de la S. N. C. F. et détachés dans le statut particulier. C'est à la demande des organisations syndicales françaises qu'un statut général a été élaboré et adopté pour rattacher, par un lien qui doit subsister, ces cheminots métropolitains venus de la S. N. C. F. et détachés dans la France d'outre-mer. (*Très bien! très bien! Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. Donnat. Je vous répondrai simplement ceci, monsieur le ministre: la fédération des cheminots C. G. T., comme toutes les fédérations adhérant à la confédération générale du travail, donne des directives à ses différentes organisations et, étant donné le rôle que l'on veut faire jouer en Afrique noire aux

cheminots français, elles demandent à ses adhérents de ne pas aller jouer là-bas le rôle de « jaunes » et de mouchards, de ne pas s'y conduire comme les agents de police des colonialistes. (*Rires.*)

M. le colonel Bichon. Il devrait en être de même dans tous les domaines.

M. Donnat. Il n'est pas possible que la fédération des cheminots français ait pu défendre le principe d'un cadre général applicable aux territoires d'outre-mer. Sur ce point, je vous mets au défi de m'opposer un démenti.

M. le secrétaire d'Etat. Je vous l'oppose !

M. Donnat. C'est une contre-vérité, une de plus! (*Mouvements divers.*)

M. Paul Catrice. Vous manquez de mesure dans vos expressions.

M. Donnat. Les Africains, par conséquent, sont, pour l'essentiel rejetés dans le statut particulier, et c'est là justement que réside la discrimination raciale.

D'autre part, le décret Coste-Floret implique la perte des garanties qu'avaient les cheminots précédemment affiliés à la caisse intercoloniale de retraites. Il implique la perte des garanties accordées là-bas aux fonctionnaires, et ce décret insiste d'autre part, comme d'ailleurs on l'a vu dans le rapport, sur des mesures inadmissibles, telles que: le seul avancement au choix, le favoritisme, des punitions — le terme « punitions » est inscrit en toutes lettres — mesures véritablement scandaleuses, inadmissibles vis-à-vis de travailleurs.

Tel quel, le décret Coste-Floret souleva un flot de protestations. Tous les syndicats s'y opposèrent et notamment le syndicat du Dakar-Niger, dans sa motion du 2 septembre 1949, rejeta purement et simplement le statut général. Devant ce mécontentement général, le haut-commissaire Béchar tenta une nouvelle manœuvre pour faire accepter le décret Coste-Floret, et ce furent de longues tractations concernant l'application du décret.

Le 10 novembre 1949 étaient publiées les conclusions des entretiens entre la direction de la régie et les représentants syndicaux, et on y lisait notamment ceci:

« De son côté, l'office central n'interviendra pas pour demander l'abrogation de textes dont il s'agit.

« Le personnel relevant des cadres communs supérieur et local... conservera sa situation administrative réglementaire pendant toute la durée de la période d'expérience. Lorsqu'il apparaîtra que cette période d'expérimentation du nouveau système est révolue si le personnel estime que l'expérience confirme les craintes qu'il a manifestées les organisations syndicales pourront poursuivre par les voies réglementaire ou légale le retour au régime d'exploitation administratif... ce qui exclut tous les avantages éventuellement des statuts à forme industrielle et commerciale. »

D'ailleurs, le ministre, M. Letourneau, dans une lettre datée du 19 janvier 1950, disait:

« A l'issue de cette période d'expérimentation, le personnel pourra, s'il estime fondées les craintes qu'il a exprimées, poursuivre par toutes voies de droit le retour au régime d'exploitation administrative. »

La dernière manœuvre consiste à proposer aux cheminots une expérience dont le terme évidemment n'a pas été fixé. En attendant la fin de cette expérience, comme l'écrit M. le ministre Letourneau, « son action se trouve par là même limitée, et ne pourra éventuellement se manifester utilement qu'une fois connu les résultats de cette expérience ». C'est-à-dire, bien entendu, renvoi aux calendes grecques de la satisfaction de ces revendications !

Mais les cheminots ne l'entendent pas ainsi. De partout jaillissent des cris d'indignation. Je voudrais citer toutes les motions votées par les divers syndicats. Il y en a des dizaines. Je n'en citerai que quelques-unes si vous voulez. Par exemple le secrétaire général du syndicat du Dakar-Niger...

M. Paul Catrice. Quelle fédération ?

M. Donnat. La fédération autonome des cheminots d'Afrique occidentale.

« Nous vous donnons ci-dessus la position du Dakar-Niger à l'égard des cadres et statuts: dénoncer l'accord Bose, suppression des statuts particulier et général, maintien des cadres administratifs, maintien du S. P. P. »

Voici une autre motion, celle de la subdivision syndicale de Louga: « ...demande au comité directeur d'agir par tous les moyens pour obtenir le retour à la gestion administrative; de hâter l'intégration dans le cadre, des agents de police et de la deuxième fraction des auxiliaires ».

Ou encore, la motion rédigée par les cheminots de Bamako qui réclame le retour des chemins de fer à la gestion administrative et la création du cadre unique. Et j'en passe.

Ces motions sont toutes du début de 1950 et ont été rédigées après la mise en marche de cette fameuse expérience.

La lutte des cheminots se poursuit donc pour la satisfaction de leurs revendications. Elle sera victorieuse, nous en sommes certains, et il n'est pas inutile de noter que les cheminots d'Afrique occidentale française luttent coude à coude avec l'ensemble de la classe ouvrière et qu'ils exigent notamment le vote rapide d'un véritable code du travail.

Cete question avait déjà été posée au cours du grand congrès de Cotonou. Les syndicats de cheminots viennent de protester contre les lenteurs scandaleuses du débat à l'Assemblée nationale sur le code du travail, et je ne crois pas utile d'en parler aujourd'hui à l'occasion de revendications plus particulières d'une catégorie de travailleurs. L'étude des revendications des cheminots nous montre donc qu'elles seraient satisfaites par le texte que nous reprendrons tout à l'heure: cadre unique; intégration des auxiliaires intégrables dans le cadre unique avec effet du 1er janvier 1947 pour tenir compte des accords signés (protocole de fin de grève de mars 1948); statut personnel non permanent.

Notre groupe, demandera à l'Assemblée de voter un contreprojet reprenant l'essentiel de la proposition de loi qui nous est soumise et non, bien entendu, le texte inopérant qu'un ministre est venu imposer à la commission de la législation et à son rapporteur. Ainsi, nous apporterons notre aide aux cheminots d'Afrique occidentale française.

M. le secrétaire d'Etat. Ce n'est vraiment pas aimable pour la commission.

M. le président. Monsieur Donnat, ne faites pas une injure gratuite aux commissaires de l'Assemblée de l'Union française! Ils ne se laissent rien imposer et s'ils sont très heureux d'entendre les ministres, ils gardent toujours leur libre arbitre, leur pouvoir de décision et leur indépendance. (*Applaudissements.*)

M. Donnat. Nous sommes en cela fidèles...

M. le président de la commission. Monsieur Donnat, permettez-moi de vous interrompre...

M. Donnat. J'ai presque achevé mon exposé...

M. le président de la commission. Je tiens tout de même à faire remarquer à l'Assemblée que lorsque j'ai demandé à la commission si elle désirait donner suite, ne serait-ce que par une courtoisie élémentaire, à la demande formulée par le Gouvernement, il ne s'est pas élevé une opposition, quelle qu'elle soit, même dans les rangs du parti communiste. (*Très bien! Applaudissements à gauche.*)

M. Guy de Boysson. Nous pouvons bien entendre le Gouvernement!

M. Donnat. Nous pouvons tout de même dire que la demande d'audition de M. le ministre est venue à une heure et à une date pour le moins inattendues, puisque notre débat aurait déjà dû s'engager devant l'Assemblée et qu'ainsi il a été retardé de plusieurs jours, et cela pour amener devant cette Assemblée une proposition qui n'a pour objet, à mon avis, que de noyer le poisson ! Cela dit, je poursuis mon exposé.

Nous sommes en cela fidèles à notre ligne de conduite. Déjà nous avions apporté notre contribution à une solution équitable du conflit de 1947-1948 en posant le problème devant cette Assemblée. Nous sommes fidèles aux traditions de solidarité du prolétariat français qui se sont manifestées en 1947 par l'aide apportée par les cheminots français.

Maintenant encore, ils collectent dans toute la France afin de ramasser la somme qui permettra à un cheminot africain de de venir prendre part fraternellement au congrès de la C. G. T. qui s'ouvrira au mois de mai prochain. Mais nous ne pouvons pas faire confiance au Gouvernement actuel, toujours pressé lorsqu'il s'agit d'aggraver les conditions matérielles des travailleurs et, par contre, ne lâchant quelques améliorations que lorsqu'il y est obligé par l'ampleur des luttes ouvrières.

Nous sommes certains, pour notre part, que les cheminots africains engageront les combats nécessaires afin d'obtenir satisfaction. Ils ont acquis une grande expérience. Ils savent que le régime colonial est basé sur la discrimination raciale et l'absence de droits et de garanties pour les travailleurs africains.

Des débats comme ceux d'aujourd'hui éclairent d'ailleurs encore davantage les desseins de ceux qui entendent perpétuer ce régime. Certains de nos collègues voudraient bien enterrer cette proposition. N'est-ce pas le but poursuivi notamment...

M. Paul Tétau C'est une accusation gratuite.

M. Donnat. ...par M. Antonini, porte-parole du groupe radical, groupe dont le président est M. Queuille. (*Sourires.*) Et les manœuvres de dernière heure du secrétaire d'Etat, M. Coffin, viennent compléter ce sale travail entrepris par ses collègues

Marius Moutet et Béchard ! (*Vives protestations au centre et à gauche.*)

M. le président. Je vous demande d'être correct. Si vous n'êtes pas capable d'être objectif, soyez au moins poli. (*Applaudissements.*)

M. Donnat. Il a affirmé, en commission, que le cadre unique existe et d'ailleurs, il l'a encore confirmé ici-même. Il a prétendu en outre que les critiques à l'encontre du décret de Coste-Floret ne sont pas justifiées. M. Coffin croit s'en tirer avec de nouvelles promesses; nous ne l'entendons pas ainsi et nous demanderons à l'Assemblée de prendre ses responsabilités.

Les cheminots savent que le régime colonial a besoin de gendarmes, d'agents à sa dévotion et comprennent pourquoi on tient tant à favoriser les cadres européens et à maintenir la division raciale. Ils savent aussi que le régime colonial signifie la surexploitation, d'où les bas salaires, les mauvaises conditions de vie pour les masses travailleuses, c'est pourquoi rien ne pourra plus les arrêter dans leur combat pour en finir avec un tel régime.

De notre côté, nous, communistes français, leur apporterons notre appui total.

M. Paul Catrice. Sans exagération. (*Sourires.*)

M. le président de la commission. En échange de leurs bulletins de vote.

M. Donnat. D'autre part, nous prenons l'engagement d'éclairer les cheminots français afin d'élever encore le niveau de leur sentiment d'internationalisme prolétarien et afin qu'ils se refusent à aller jouer là-bas le rôle de garde-chiourme... (*Hilarité.*)

M. Cazelles. L'ennui c'est que les cheminots d'Afrique ne vous demandent pas votre appui.

M. Donnat. Des événements récents nous ont montré que nous pouvons compter sur nos camarades français pour prendre conscience de tous leurs devoirs. Nous renforcerons notre lutte contre un gouvernement de réaction et de misère (*Exclamations*) afin de hâter le moment où le changement...

M. Reverbori. Parlez-nous du plan Marshall!

M. le président. Vous êtes en excellente condition, monsieur Donnat. (*Sourires.*)

M. Donnat. Vous niez que le Gouvernement soit un gouvernement de misère. Je vous demande d'aller vivre là-bas avec un salaire d'ouvrier! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Bégarra. Allez en Hongrie, avec la carte de pain!

M. Donnat. Ce n'est pas tout de ricaner, allez ricaner dans les usines, allez ricaner sur les marchés avec les ménagères.

M. Reverbori. Mais parlez-nous donc du plan Marshall.

M. le président. Un peu de silence, messieurs! M. Donnat semble vouloir conclure. (*Sourires et applaudissements.*)

M. Donnat. Nous renforcerons encore notre lutte contre un Gouvernement de réaction et de misère, afin de hâter le moment où le changement de politique ardemment souhaité par le peuple français orientera enfin notre pays dans la voie de la paix et de la liberté.

M. Paul Catrice. ...vers un gouvernement d'union démocratique!

M. le président de la commission. ...vers les camps de concentration!

M. Donnat. Alors le régime colonial sera près de sa fin et le peuple français pourra aider plus efficacement les cheminots africains à réaliser toutes leurs légitimes aspirations. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Bidet. Votre mission est remplie! (*Sourires.*)

— 7 —

DECLARATION DE L'URGENCE D'UNE PROPOSITION

Fixation de la date.

M. le président J'interromps la discussion en cours pour rappeller à l'Assemblée que la commission des affaires financières a demandé la discussion d'urgence de la demande d'avis, transmise par l'Assemblée nationale, sur le projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (France d'outre-mer. — I. — Dépenses civiles) (n° 12752, Assemblée nationale).

Le délai d'affichage prévu par l'article 62 du règlement est expiré.

En conséquence, je vais appeler l'Assemblée à statuer sur la demande de discussion d'urgence.

Aux termes du paragraphe 3 de l'article 62 du règlement: « Le débat engagé sur une demande de discussion d'urgence concernant un projet, une proposition ou une proposition de résolution ne peut jamais porter sur le fond; l'auteur de la demande, un orateur « contre », le président ou le rapporteur de la commission, les représentants du haut conseil et du Gouvernement sont seuls entendus ».

La parole est à M. le président de la commission des affaires financières.

M. Antonini, *président de la commission des affaires financières.* Messieurs, cette demande d'avis se rapproche de celle que nous avons discutée dans notre dernière séance. L'Assemblée nationale, d'après les derniers renseignements que j'ai pu obtenir, discutera du projet de loi relatif aux crédits civils du ministère de la France d'outre-mer vendredi prochain. Nos collègues seront d'accord sans doute pour donner un avis avant que l'Assemblée nationale puisse en discuter elle-même. Dans ces conditions, je demande à l'Assemblée de l'Union française de bien vouloir voter l'urgence de la discussion de cette affaire pour pouvoir donner en temps utile un avis.

M. le président. La parole est à M. Egretaud.

M. Egretaud. Il ne nous semble pas que la proposition de M. Antonini puisse être retenue par l'Assemblée, car il est bien évident que, dans les conditions où l'Assemblée a été saisie, elle ne sera pas en mesure de donner un avis motivé dans les délais qui lui sont impartis. D'autre part, la manière dont s'engage une discussion au Parlement sur les budgets des différents ministères et sur celui-là en particulier prouve qu'en réalité on peut sans inconvénient donner un avis dans les prochains jours sans avoir recours à la procédure d'urgence, d'autant plus, comme j'ai eu l'occasion de le dire en commission ce matin, que l'Assemblée nationale transmettra son texte au Conseil de la République et qu'avant que ce dernier ait statué à son tour, nous avons un délai largement suffisant. C'est pourquoi nous sommes opposés à l'urgence. (*Applaudissements.*)

M. le président. Je vais consulter l'Assemblée sur la demande de discussion d'urgence déposée par M. Antonini au nom de la commission des affaires financières. Cette demande est combattue par le groupe communiste.

M. Reverbori. Je demande la parole pour une explication de vote.

M. le président. La parole est à M. Reverbori.

M. Reverbori. Monsieur le président, je comprends très bien la situation dans laquelle nous nous trouvons à la suite de la demande d'avis du Gouvernement sur le budget des services civils du ministère de la France d'outre-mer. Je ferai simplement remarquer à nos collègues que ce budget est passé en première lecture devant l'Assemblée nationale alors qu'on ne nous avait pas demandé notre avis, qu'il a été, à la suite de certaines — permettez-moi d'employer le mot — manœuvres, pour ne pas être trop méchant — repoussé au vote final et qu'on nous demande maintenant de donner notre avis. Le groupe socialiste est entièrement d'accord pour que notre Assemblée donne, même en urgence, son avis sur la discussion du budget des services civils, mais il voudrait que, dans une circonstance analogue, on n'attende pas aussi longtemps. Il est de première importance que l'Assemblée de l'Union française donne cet avis, mais ce ne pourra être aujourd'hui qu'un avis trop rapide, et trop fragmentaire, n'indiquant pas les désirs profonds de cette Assemblée et c'est pour cela que je le regrette.

Le groupe socialiste votera pour l'urgence de l'étude de cet avis, avec les regrets que je viens d'exprimer en son nom. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Zinsou.

M. Zinsou. Je veux d'un mot dire que nous nous associons aux paroles que vient de prononcer notre collègue, M. Reverbori, car nous estimons que mieux vaut tard que jamais; cependant, nous souhaitons que le Gouvernement et l'Assemblée nationale comprennent que lorsque l'avis de l'Assemblée de l'Union française doit être demandé, il doit l'être dans des délais tels qu'il n'apparaisse pas comme un simple geste symbolique. (*Très bien! très bien! Applaudissements à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. Messieurs, la commission des affaires financières ne peut que s'associer aux regrets et remarques qui viennent d'être faits par deux représentants de cette Assemblée.

La commission des affaires financières a déjà eu l'occasion d'exprimer les mêmes regrets et les mêmes remarques, lors de la discussion des crédits d'investissement. Elle n'a pas manqué ce matin, en réunion de commission, de le faire et les renouvellera publiquement au moment de la discussion publique de ce projet de loi.

Je tiens cependant à faire une remarque à notre ami Reverbori. Il ne s'agit plus des crédits qui ont fait l'objet d'une discussion devant l'Assemblée nationale, mais, à la suite du rejet, que je ne veux pas apprécier, de ce projet de loi portant crédit des dépenses civiles du ministère de la France d'outre-mer, le Gouvernement a déposé un nouveau texte avec des chiffres rectificatifs et nous sommes donc appelés à nous pencher sur ce projet en première instance — si je puis ainsi m'exprimer. Pour cette raison je demande à l'Assemblée de voter l'urgence de cette discussion. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Boluix-Basset, pour une explication de vote.

M. Boluix-Basset. Le groupe métropole outre-mer votera l'urgence, mais il demande l'insertion dans l'avis, le moment venu, de la phrase suivante : « L'Assemblée de l'Union française a fait dans le minimum de temps le maximum d'efforts pour donner un avis favorable. » (*Très bien! très bien!*)

M. le président. Monsieur le président, puisque mon tour vient de prendre la parole, je suis heureux de faire connaître à l'Assemblée qu'étonné moi-même du très bref délai qui nous est, pour la seconde fois en huit jours, laissé pour discuter des demandes d'avis, et étant donné l'importance que doivent revêtir nos avis, je suis intervenu pour que nous soyons, désormais, saisis en temps utile des demandes d'avis qui nous sont adressées et que l'Assemblée dispose, pour les examiner, de délais convenables. (*Applaudissements.*)

Cela dit, je consulte l'Assemblée sur l'opportunité de la discussion d'urgence déposée par M. Antonini au nom de la commission des affaires financières.

(*L'Assemblée, consultée, déclare l'urgence.*)

M. le président. L'urgence est déclarée.

Je vais consulter l'Assemblée sur la date de discussion de cette affaire.

Quelle date la commission propose-t-elle ?

M. le président de la commission. D'après les renseignements que j'ai pu obtenir, l'Assemblée nationale sera peut-être appelée à se pencher sur ce problème à partir de vendredi prochain.

Dans ces conditions, je propose à l'Assemblée de bien vouloir discuter du projet de loi relatif aux crédits civils de la France d'outre-mer à la séance de jeudi prochain.

M. Egretaud. C'est une plaisanterie! (*Protestations au centre.*)

M. le président. Monsieur Egretaud, c'est tellement peu une plaisanterie que la conférence des présidents de l'Assemblée nationale a, pour que notre avis pût être émis, proposé le renvoi de la discussion de cette affaire à une date ultérieure.

M. Egretaud. Les faits nous départageront.

Mlle Le Ber, *vice-président de la commission des affaires sociales.* En l'absence du docteur Borrey, je demande que la commission des affaires sociales soit saisie pour avis de cette question. Elle se réunirait demain matin, ce qui, par conséquent, n'apportera aucun retard à l'affaire. En effet, dans ce budget, une 6e partie comprend les charges sociales et parmi elles, les œuvres sociales du ministère de la France d'outre-mer. D'ailleurs nous avons déjà eu une réunion à ce sujet-là.

M. Cazelles. Que la commission des affaires sociales envoie un représentant à la commission des affaires financières!

M. le président de la commission. Je comprends très bien le souci de Mlle Le Ber et de la commission des affaires sociales.

J'avais prévu cette intervention, comme j'avais prévu l'intervention de diverses autres commissions, puisque, en fait, le budget intéresse toutes les commissions de cette Assemblée, à part peut-être la commission de la défense nationale, qui sera intéressée par les crédits militaires. Mais, si chaque commission doit se pencher sur chacun des chapitres qui peut l'intéresser, cette discussion n'arrivera jamais à bonne fin. D'ailleurs, à l'Assemblée nationale, la commission de la France d'outre-mer s'est penchée sur le problème des crédits civils. Mais, si nos collègues ont suivi le débat, ils ont pu constater que cette commission n'a même pas donné un avis écrit, elle s'est bornée à un avis oral sur cette question.

M. Paul Catrice. Le rapporteur était absent!

M. le président de la commission. Peut-être, je ne mets en cause et ne nomme personne. Mais, même le rapporteur étant absent, elle aurait pu déposer son rapport : il n'en a jamais été question. Donc la commission de la France d'outre-mer elle-même à l'Assemblée nationale n'éprouve pas le besoin d'étudier à fond une question qui appartient à la compétence exclusive de la commission des finances.

C'est pourquoi je demande à l'Assemblée de ne pas voter la proposition de Mlle Le Ber, qui pourrait être suivie d'autres propositions similaires, puisqu'aussi bien M. le président de la commission de la législation pourrait demander que sa commission en fût saisie. Le problème culturel pourrait être abordé. Le problème de l'agriculture également. Toutes les commissions pourraient demander, je ne dis pas raisonnablement, mais valablement, à être saisies du projet de budget.

Je demande donc à Mlle Le Ber de vouloir bien retirer sa proposition et, le cas échéant si elle est maintenue, je demande à l'Assemblée de ne pas y donner suite.

M. le président. La parole est à M. Max André.

M. Max André. Je ne comprends pas pourquoi M. Antonini s'oppose à ce qu'une commission qui a demandé à être saisie le soit, étant donné qu'elle ne demande pas un délai supplémentaire. Elle en discuterait demain et jeudi rapporterait son avis. Si une autre commission peut, dans les mêmes conditions, examiner ce projet, on peut certainement lui donner satisfaction. L'avis sera plus autorisé, des éléments nouveaux étant apportés dans la discussion. L'intérêt commande de se partager le travail lorsqu'il est aussi hâtif que celui-ci.

M. Egretaud. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est un M. R. P. qui l'avoue!

M. Max André. Je ne veux pas augmenter l'importance de l'affaire et je crois que Mlle Le Ber est toute prête à retirer sa proposition si on le lui demande, mais il serait, à mon avis, de bonne politique de donner satisfaction à sa demande.

M. le président. Je vais mettre aux voix la proposition de la commission. Une fois la date de la discussion fixée, nous en viendrons aux propositions annexes.

Je mets aux voix la date de jeudi, proposée par la commission.

(*La date du jeudi 19 avril, mise aux voix, est adoptée.*)

M. le président. Je vais mettre aux voix la proposition de Mlle Le Ber, tendant à saisir pour avis la commission des affaires sociales de cette affaire.

M. Alphonse Juge. Je demande la parole pour une explication de vote.

M. le président. La parole est à M. Juge pour expliquer son vote.

M. Alphonse Juge. Mes chers collègues, la proposition faite par Mlle Le Ber et soutenue par mon collègue et ami M. Max André me paraît peut-être difficile à réaliser, mais des plus justifiées.

Elle est justifiée, et je parle ici en tant que membre de la commission des affaires sociales, car, très souvent, nous avons eu l'impression, dans cette Assemblée, qu'on s'occupait de grands travaux d'investissements, mais que dans le domaine social — et je crois bien qu'à la commission du plan cette idée-là a été émise — en ce qui concerne le social, l'hygiène, ces questions, trop souvent, échappent à notre Assemblée.

M. Paul Catrice. Très bien !

M. Alphonse Juge. Dans ces conditions, je trouve tout à fait légitime la demande de Mlle Le Ber parce qu'elle s'inspire d'une préoccupation qui, j'en suis certain, anime tous les membres de cette Assemblée.

Alors, comment s'y prendre ? En premier lieu, la commission des affaires sociales peut parfaitement, d'elle-même, étudier les questions se rapportant au financement des œuvres sociales, de l'action sociale dans les territoires d'outre-mer, et, d'autre part, la commission des affaires sociales pourrait déléguer un représentant à la commission des affaires financières, qui doit se réunir incessamment. C'est là une proposition intermédiaire, une sorte de compromis que je me permets de suggérer parce que je crois, encore une fois, que la demande de Mlle Le Ber est justifiée et je voudrais trouver un moyen qui permette de lui donner satisfaction.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission sur cette proposition de compromis.

M. le président de la commission. Comme je l'ai dit, la commission des affaires financières ne saurait s'opposer à ce que d'autres commissions se saisissent du même problème qu'elle, mais je me permet de faire cette remarque, si nous voulons faire du travail utile : une commission saisie pour avis peut très bien ne pas être du même avis que la commission saisie au fond, mais encore faut-il que cette commission saisie au fond soit au courant de la décision prise par la commission saisie pour avis pour donner ensuite un avis motivé en séance publique. J'ajoute tout de suite que notre commission des affaires financières est convoquée pour ce soir, à 21 heures.

D'autres commissions pourraient se saisir valablement de cette question, mais je précise pour notre ami M. Juge que les crédits dont nous sommes saisis en ce qui concerne tout au moins les œuvres sociales, puisque ce chapitre a trait à cette question-là, ne s'occupent pas de l'œuvre sociale dans les territoires d'outre-mer, mais uniquement du budget du ministre de la France d'outre-mer. Il y a tout de même — je tiens à attirer l'attention de l'Assemblée sur ce point — une petite nuance. C'est un budget de fonctionnement du ministère même, et en principe nous ne savons pas exactement combien il y a de personnel à l'inspection du travail et ailleurs. Ce n'est pas tout à fait la politique sociale du Gouvernement en matière des territoires d'outre-mer qui est en jeu, mais simplement le fonctionnement même du ministère de la France d'outre-mer qui, naturellement, peut avoir par lui-même des répercussions, mais, en l'espèce, il ne s'agit pas de cela.

Je persiste à dire que si la commission des affaires sociales voulait donner son avis en dehors de la commission des affaires financières, il faudrait tout de même que cette dernière sût également quelle est sa décision pour prendre elle-même une position.

Dans ces conditions, je me rallierai plutôt à la suggestion de notre questeur M. Juge. Si la commission des affaires sociales veut déléguer quelqu'un à notre délibération, ce soir, je n'y verrai pas d'inconvénient, étant donné que tous les membres de cette Assemblée ont le droit d'assister à nos délibérations. Nous nous réunissons à 21 heures rue du Mont-Thabor. Je serai très heureux de recevoir un représentant de la commission des affaires sociales. Mais je demanderai à Mlle Le Ber de ne pas insister pour que sa commission soit saisie pour avis car ce crédit intéresse la commission de la justice plus encore que la commission des affaires sociales.

M. le président. Mademoiselle Le Ber, maintenez-vous votre proposition ou vous ralliez-vous à la proposition de M. Juge, acceptée par M. Antonini ?

Mlle Le Ber. Je trouve dommage qu'une commission ne puisse pas se saisir d'une question quand elle peut donner sans aucun retard son avis. Néanmoins, je ne veux pas prendre de responsabilités exagérées surtout en l'absence du président de la commission des affaires sociales. Nous nous rallierons à la proposition de M. Juge, car aucun membre de la commission des affaires sociales n'appartient à la commission des affaires financières.

De plus, sous le chapitre « Charges sociales » s'inscrivent toutes les œuvres du ministère de la France d'outre-mer qui s'intéresse aux affaires sociales, non pas, comme vous le croyez, en France seulement, mais outre-mer.

M. Max André. Il s'agit d'une discussion de pure forme. Qu'on saisisse la commission ou qu'on ne la saisisse pas, l'essentiel est qu'elle s'occupe de la question. La commission des affaires sociales, réunie demain, aura l'occasion d'examiner les différents problèmes qui pourront être soulevés au cours de notre discussion sur ce budget.

La question de forme n'intéresse pas spécialement Mlle Le Ber, l'essentiel c'est qu'en fait la commission puisse donner son avis.

M. le président. Il s'agit d'une question de pure forme en effet, et si Mlle Le Ber retire sa proposition, la commission des affaires financières, qui se réunira ce soir à 21 heures, pourra recevoir le délégué de la commission des affaires sociales et, dans la pratique, la commission des affaires sociales sera pleinement saisie de cette question.

En conséquence, Mlle Le Ber ayant retiré sa demande, cette affaire est fixée à jeudi prochain. (*Assentiment.*)

— 8 —

AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE; CREATION D'UN CADRE UNIQUE DU PERSONNEL DES CHEMINS DE FER

Suite de la discussion d'une demande d'avis; renvoi à la prochaine séance.

M. le président. Nous reprenons la discussion de l'affaire du personnel des chemins de fer africains.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Zinsou.

M. Zinsou. Mes chers collègues, ce qui me rassure quelque peu, en montant à la tribune dans ce débat, c'est que les cheminots africains dont il s'agit sont des gens équilibrés, sensés, de rudes travailleurs et que, par conséquent, ils nous sauront gré sans doute des débats que nous aurons institués sur le problème qui nous est soumis. Mais ils nous sauront gré surtout de l'efficacité du travail que nous aurons fait. C'est dire que je m'éloignerai des sentiers idéologiques ou de ceux qui sortent du débat exact, et que je m'en tiendrai simplement à ce qui a été dit, et fort bien dit, avant moi, d'abord par le rapporteur, ensuite de façon pertinente et juridiquement solide par M. Antonini.

Je ne reviendrai que sur quelques points précis visant à cette efficacité dont j'ai parlé tout à l'heure. Si je voulais trouver une espèce de préface à mon propos, je la chercherais dans une circulaire du 23 décembre 1946, de M. Bosc, alors directeur du réseau de chemins de fer et de transports en Afrique occidentale française, dont je vous lirai quelques passages :

« Le réseau est entré depuis plusieurs années, et le premier en Afrique noire, dans une nouvelle politique à l'égard de son personnel africain. Il correspond à la fois à la politique générale du gouvernement, à l'élévation de la qualité du personnel africain et à la nécessité de permettre aux élites africaines l'accession à tous les postes actuellement tenus par des Européens, lorsqu'elles auront fait la preuve de leur capacité.

« La France ne pouvait cantonner ses idées généreuses de civilisation dans les théories, sous peine de détacher d'elle ses élites d'outre-mer. L'égalité des chances de chacun doit entrer le plus rapidement possible dans la pratique. »

M. Bosc ajoute :

« C'est là l'idée qui nous a conduit, dès le début de 1947, à proposer la fusion de tout le personnel de maîtrise européen et africain dans un cadre unique ou un cadre similaire. Nous irons plus loin en mettant dans le même statut, à l'instar de la S. N. C. F., le personnel d'exécution, le personnel de maîtrise, le personnel de direction. Il importe, pour que l'œuvre entreprise ne soit pas détournée de son but et conserve ses chances de succès que tout le personnel supérieur européen comprenne la nécessité de cette politique générale du réseau et lui apporte une adhésion réfléchie et sans arrière-pensée.

« Il ne faut pas donner au personnel africain l'impression qu'un hiatus existe entre les conceptions du commandement et les réalités de l'exécution. »

Mes chers collègues, les cheminots africains ne demandent pas autre chose que l'application pure et simple, intégrale, loyale, honnête, de cette circulaire.

M. Bourgarel, *rapporteur de la commission de la législation, de la justice, de la fonction publique et des affaires administratives et domaniales.* Très bien !

M. Zinsou. On nous a dit, et c'est un fait, que le cadre unique revendiqué par les cheminots existe. Notre collègue M. Antonini a expliqué à cette tribune que le statut général dont il a été question et le statut du personnel permanent ne sont pas opposés et n'offrent aucune contradiction particulière. Un examen superficiel de la question lui donne raison, mais la réaction des cheminots provient de la discrimination raciale qui ressort du statut général ou tout au moins de son application.

En effet, le personnel métropolitain détaché, comme le personnel africain, avant l'institution du statut général, appartenait au même cadre permanent. Comme le rappelait tout à l'heure M. le ministre, c'est à la demande du personnel métropolitain et pour sauvegarder ses droits dans l'éventualité d'un licenciement par la régie, que le statut général a été créé. Ce statut général a été appliqué au personnel métropolitain détaché de la régie, qui se trouvait, jusqu'ici, dans les mêmes conditions que le personnel autochtone. Mais à ce moment — et j'attire particulièrement votre attention sur ce point — le personnel européen a bénéficié d'avancements spéciaux, au titre des années 1948-1949-1950, alors que ces mêmes avantages étaient refusés au personnel africain. Lorsque le personnel européen, intégré dans le statut général, s'est trouvé à nouveau détaché dans le statut permanent de la régie, il a conservé les mêmes avantages que ceux acquis dans le statut général, et dont il était seul à bénéficier. C'est à proprement parler de la discrimination raciale; c'est une injustice évidente...

M. Antonini. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Zinsou. Je vous en prie.

M. Antonini. Je voudrais faire une mise au point. Je n'insiste pas sur le terme de discrimination raciale, qui revient toujours dans cette discussion, mais j'aimerais que l'on ne mît pas l'accent sur ce terme. Dans ce que vous venez de dire, monsieur Zinsou, il y a une part de vérité, mais je précise que dans le statut particulier de la régie d'Afrique occidentale française, il y avait des métropolitains déjà en service; le statut général n'a pas pris tous les métropolitains en service dans la régie, il n'a pris que les détachés de la Société nationale des chemins de fer français, qui étaient déjà détachés par la régie.

La discrimination raciale n'est pas tout à fait exacte puisque les avantages accordés aux cheminots de la Société nationale des chemins de fer français détachés d'abord dans le statut général et ensuite dans le statut particulier de la régie, l'ont été non seulement au préjudice des Africains, mais également à celui des métropolitains déjà en service dans cette régie.

M. Zinsou. Mon cher collègue, vous me rendrez cette justice que je n'abuse pas de l'expression « discrimination raciale ».

M. Antonini. Je vous en rends hommage.

M. Zinsou. Vous êtes un Africain trop averti des questions coloniales pour ne pas savoir que, tout de même, la discrimination raciale n'est pas un mythe, mais une réalité quotidienne et j'en trouve la preuve — même si l'intention n'y était pas, les dispositions font ressortir cette discrimination — dans les accords signés en novembre 1948.

M. Bosc, alors président du conseil d'administration de la régie, avait stipulé que « les dispositions du statut particulier de la régie ne pouvaient en aucun cas être moins favorables que celles du statut général en ce qui concerne les échelles communes aux deux statuts; que, sous réserve que les hiérarchies et conditions d'avancement en grade à l'ancienneté soient mises en harmonie avec les dispositions analogues du statut général, les dispositions du statut particulier peuvent contenir des clauses plus avantageuses pour le personnel, que le statut général ».

Je veux croire que les intentions de M. Bosc étaient pures; je déplore que, dans la réalisation, on se soit arrangé pour qu'elles apparaissent comme teintées d'une certaine discrimination raciale.

Je n'étais pas convaincu — je croyais même fermement le contraire — avant que vous ne prissiez la parole, avant que M. le ministre ne nous ait apporté la caution gouvernementale et que M. Jousselin nous en ait fait la démonstration, mais maintenant je suis obligé de reconnaître avec vous que les cheminots ne sont pas des fonctionnaires et n'ont jamais eu, au regard de la loi, le statut de fonctionnaires.

M. le rapporteur. Nous ne sommes pas tout à fait d'accord.

M. Zinsou. Il m'apparaît juridiquement impossible de transformer la régie en un organisme public pur et simple. Ce qui importe aux cheminots, ce n'est pas tellement d'être régis par le statut des fonctionnaires ou par celui d'employés d'une régie, c'est d'obtenir que leur situation, en tant que traitement, retraite, discipline, soit exactement la même que celle des agents de l'Etat, puisqu'aussi bien, avant la constitution de la régie, ils avaient les mêmes droits, et qu'en aucune façon une institution tendant à l'amélioration du sort des agents ne peut leur donner une situation inférieure à celle qu'ils avaient auparavant.

M. le rapporteur. Vous avez raison.

M. Zinsou. Je ne veux pas m'attarder sur les arguments développés par les précédents orateurs en faveur de la thèse que je soutiens.

Ce qui importe, c'est que le Gouvernement obtienne de la régie un statut sauvegardant les droits intégraux des fonctionnaires, qu'ils soient d'origine métropolitaine ou d'outre-mer, et leur égalité devant les traitements, puisqu'aussi bien il y a une égalité de responsabilités. Ils demandent aussi, pour leur caisse de retraite — on ne l'a pas assez souligné — que l'on trouve une formule sauvegardant les droits que leur accordait l'ancien statut, les assimilant aux fonctionnaires.

Ils demandent enfin, du point de vue discipline, à ne pas être soumis à l'arbitraire de l'organisme de la régie. A cet égard, M. Antonini l'a dit tout à l'heure, les sanctions infligées par l'autorité supérieure ne peuvent, statutairement, en aucun cas, être supérieures à celles proposées par les commissions de discipline. Je suis au regret de lui dire et d'attirer, par la même occasion, l'attention du Gouvernement, que cette règle est parfois violée sans que les cheminots aient un recours quelconque. Je pourrais citer, entre autres, un exemple significatif intéressant un agent africain du Dahomey; mais je ne voudrais pas évoquer ces cas particuliers sur lesquels d'ailleurs je ne désespère d'obtenir une revision des décisions.

Le procès à faire — notre collègue M. Antonini a eu raison de le démontrer — n'est pas tellement celui de la régie en tant que régie, mais c'est surtout celui du conseil d'administration qui n'a pas, à mon avis, fait son devoir avec un souci assez vigilant et assez constant de l'intérêt des cheminots.

M. Antonini avait beau jeu. Il y a quelque paradoxe à vouloir demander le retour à l'administration d'une régie dont le conseil d'administration est composé presque en majorité de représentants de l'administration et des assemblées locales, et il n'est pas besoin, pour demander qu'une amélioration soit faite au sort des cheminots, de déplacer les responsabilités.

La régie, organisme d'exploitation commerciale et industrielle, n'exploite pas ses services en tenant suffisamment compte des préoccupations sociales et économiques qui doivent être les siennes.

Il ne me viendra pas à l'esprit de reprocher à la régie d'équilibrer son budget et de faire des bénéfices, ni de verser au fonds de renouvelement de son matériel des sommes importantes.

M. le rapporteur. Elles sont exagérées!

M. Zinsou. Nous sommes l'exception, je crois, dans les pays qui possèdent des chemins de fer, non seulement à équilibrer le budget de ceux-ci, mais à faire des bénéfices importants; mais aussi bien, s'il y avait un déficit, il serait comblé par des subventions à la charge des contribuables. Nous avons donc tous intérêt à ce que le budget de la régie soit en équilibre. Mais il n'est pas indispensable que l'excédent de bénéfice soit tel que cela constitue une originalité vraiment rarissime.

La régie ne perdrait rien, tout en se ménageant une marge bénéficiaire respectable, à améliorer le sort de ses employés et à pratiquer des tarifs tels que l'économie du pays s'en trouve mieux. J'entends bien que le conseil d'administration ou le Gouvernement général d'Afrique occidentale française a ses responsabilités dans l'établissement des tarifs; je n'accuse pas la régie, j'accuse tous les éléments responsables de la fixation des tarifs.

Mieux que nos discours qui, certainement les intéressent, ce sont les résultats pratiques auxquels nous parviendrons qui intéressent encore davantage les cheminots d'Afrique occidentale française. Je voudrais rappeler que l'Assemblée de l'Union française a, à son actif, un précédent: dans la solution apportée à la grève de 1947-1948, si divers éléments ont influé sur la décision qui y a mis fin, je crois ne pas exagérer les mérites de notre Assemblée en disant que le débat qui s'est instauré ici même n'a pas manqué d'avoir quelques répercussions bienfaisantes.

Par conséquent, nous sommes dans la ligne d'une tradition déjà ancienne en demandant au Gouvernement de faire en sorte que, dans les trois mois qui vont venir, par un statut définitif, le problème soit réglé à la satisfaction de tous.

C'est donc à vous, monsieur le ministre, que je m'adresserai. Le débat instauré dans notre Assemblée aura la suite que vous voudrez bien lui donner. Notre efficacité sera fonction de la célérité, de l'énergie, de l'autorité que vous mettrez à faire aboutir notre proposition de résolution.

Je suis heureux de profiter de cette occasion pour vous rendre justice et hommage. Je sais quel soin vous portez à cette sorte de problèmes pour l'avoir éprouvé lors de nos difficultés avec le wharf de Cotonou. Je sais quelle diligence vous consacrez à leur solution. Il dépend de vous, des décisions que vous prendrez et avez tout pouvoir de prendre, d'amener la régie à comprendre et à s'exécuter. Il dépend de ces décisions que le vœu que nous formulons à cette tribune ne soit pas un vœu pieux; c'est sur notre efficience que les cheminots d'Afrique occidentale française nous jugeront, et je suis certain que ce n'est pas être trop optimiste que de vous accorder, sur cette base, une confiance totale. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Coffin, secrétaire d'Etat à la France d'outre-mer.

M. Coffin, *secrétaire d'Etat à la France d'outre-mer.* Mesdames, messieurs, je serai extrêmement bref, car les orateurs qui m'ont précédé ont épuisé les arguments que j'aurais pu moi-même développer. M. Antonini, en particulier, a fait très exactement le discours qu'aurait pu faire le secrétaire d'Etat à la France d'outre-mer...

M. Antonini. Je m'en excuse, monsieur le ministre.

M. le secrétaire d'Etat. ...Il l'a sans doute fait mieux que je ne l'eusse fait, et je l'en remercie.

Il est évident que le Gouvernement n'aurait pu accepter la proposition de résolution dans sa rédaction première. Mais je me rallie volontiers à l'avis tel qu'il est actuellement présenté, résultat d'une discussion assez longue qui s'est poursuivie devant la commission de la justice et de la législation.

Je peux donner à tous, et en particulier à M. Zinsou, qui a bien voulu m'honorer de sa confiance, l'assurance que j'interviendrai avec tout le poids de mon autorité pour que les négociations actuellement engagées entre la régie et les cheminots d'Afrique occidentale française soient menées à leur terme le plus rapidement possible, pour qu'enfin ces cheminots se voient accorder, avec un statut définitif, les garanties auxquelles ils ont droit en matière disciplinaire et pécuniaire, garanties qui leur font actuellement défaut, je le reconnais volontiers ici comme je l'ai fait devant la commission. (*Très bien! très bien! et applaudissements au centre et à gauche.*)

Je me félicite de ce que la commission ait abandonné l'idée d'un retour au régime administratif, pour des raisons qu'il n'est pas nécessaire, je crois, de développer devant vous, le système de la régie convenant beaucoup mieux à une administration telle que celle des chemins de fer d'Afrique occidentale française.

D'ailleurs, il y a contradiction entre la revendication du statut unique et le retour éventuel à un régime administratif.

M. Junillon, *président de la commission de la législation, de la justice, de la fonction publique et des affaires administratives et domaniales.* C'est très juste.

M. le secrétaire d'Etat. Il faut bien expliquer aux cheminots d'Afrique occidentale française que le retour à un régime administratif aurait pour conséquence directe le recours à une pluralité de cadres administratifs tels qu'ils existaient avant l'institution de la régie. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

Il reste d'ailleurs une dernière question que je voudrais traiter rapidement, celle des tarifs des chemins de fer de l'Afrique occidentale française.

Messieurs, au cours de mon voyage en Afrique occidentale, j'ai recueilli partout des doléances relatives au poids que fait peser l'exagération des tarifs des chemins de fer sur la vie économique de ces territoires et, en particulier, des territoires les plus éloignés des côtes. Et je peux dire ici, sans outrecuidance, que je n'avais pas attendu la discussion de la proposition de résolution de M. Mamadou Konaté pour demander à la régie de revoir ces questions de tarifs. Je dois dire que la régie a été dans l'obligation, à sa création, de reconstituer un fonds de réserve pour renouvellement d'un matériel trop longtemps négligé. Mais, étant donné les conditions économiques des territoires de l'Afrique occidentale française, je me demande s'il ne serait pas préférable de modérer, au moins dans une certaine mesure, les tarifs, quitte à étaler sur un plus grand nombre d'années le renouvellement et la reconstitution d'un parc de matériel. C'est là une question économique d'importance, soumise à discussion. En tout cas, je puis vous donner l'assurance — et un certain nombre de collègues m'ont fait, à plusieurs reprises, l'honneur de constater que lorsque je m'« accrochais » à une affaire, j'obtenais en général les résultats souhaités — que je ferai, en l'occurrence, tout ce qui sera en mon pouvoir pour aboutir. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. le président. La discussion générale est close.

Je consulte l'Assemblée sur le passage à la discussion de l'avis sur la proposition de loi.

(*L'Assemblée, consultée, décide de passer à la discussion de l'avis.*)

M. le président. Je donne lecture du texte de l'avis:

« L'Assemblée de l'Union française, estimant que la proposition de loi de M. Mamadou Konaté ne pourrait, en tout état de cause, aboutir dans un délai assez rapide pour faire cesser l'état de malaise qui existe parmi les cheminots d'Afrique occidentale française,

« Émet l'avis qu'il n'y a pas lieu, pour l'Assemblée nationale, de poursuivre l'examen de ladite proposition de loi, à condition que le Gouvernement s'engage à intervenir dans les meilleurs délais et, si possible, dans un délai de trois mois à compter du 15 avril, afin:

« 1° D'assurer au personnel de la régie des chemins de fer de l'Afrique occidentale française, une organisation statutaire commune l'intégrant dans un cadre unique dans lequel chacun puisse être appelé à bénéficier, sans aucune discrimination raciale, d'avantages analogues à ceux accordés, soit aux agents de la Société nationale des chemins de fer français, soit aux fonctionnaires du territoire;

« 2° De lui accorder toutes garanties statutaires contre les mesures arbitraires, notamment en matière de discipline, et de lui assurer un régime de retraite équitable;

« 3° D'obtenir rapidement l'intégration effective, dans l'organisation commune, des auxiliaires intégrables, sans la limiter aux seuls bénéficiaires de contrats d'assimilation. »

Je dois faire connaître à l'Assemblée que j'ai été saisi d'un contre-projet présenté par M. de Boysson et les membres du groupe communiste.

Je donne lecture du contre-projet:

« Art. 1er. — Dans un délai de trois mois, le Gouvernement prendra un décret tendant à assurer:

« 1° La création d'un « cadre unique » du personnel des chemins de fer de l'Afrique occidentale française établissant la qualité de fonctionnaires à tous les cheminots exerçant un travail permanent et annulant, par voie de conséquence, le décret du 20 juillet 1949 et toutes les dispositions prises par la régie d'Afrique occidentale française en application de ce texte.

« Ce cadre unique doit avoir pour principe l'égalité absolue entre tous les cheminots; il maintiendra au personnel les avantages antérieurement acquis, ne résultant pas d'une discrimination raciale (gratifications, primes de gestion, etc.);

« 2° L'intégration dans le cadre unique des auxiliaires intégrables sans qu'il soit question de « contrat d'assimilation »;

« 3° Le classement du personnel non permanent dans le cadre d'un règlement spécial des chemins de fer s'inspirant du règlement régissant le personnel auxiliaire du gouvernement général de l'Afrique occidentale française, qui prendra effet à compter du 1er janvier 1948 et qui tiendra compte de l'ancienneté de chaque agent, étant bien entendu que le salaire minimum de la catégorie la plus basse ne sera pas inférieur à 126 p. 100 du salaire minimum du secteur privé;

« 4° Le retour des chemins de fer d'Afrique occidentale française au régime de l'exploitation administrative sous le contrôle des assemblées élues.

« Art. 2. — La présente loi annule et remplace la loi du 28 février 1944, le décret du 20 juillet 1949 et tous autres textes. »

La parole est à M. Guy de Boysson pour défendre son contre-projet.

M. Guy de Boysson. Mesdames, messieurs, à la dernière réunion de la commission de la législation et de la justice, les commissaires du groupe communiste ont demandé que soit maintenu le texte qui, quelques jours auparavant, avait été adopté par la majorité de l'Assemblée.

Sur cette proposition, nous n'avons pas été suivis par la majorité de la commission. En effet, après un exposé de M. le secrétaire d'Etat, cette majorité décidait de ne pas maintenir son texte.

Un autre texte nous était alors soumis, prêt — comme par hasard — à être examiné. Par un autre hasard, M. le secrétaire d'Etat se déclara d'accord avec ce nouveau texte, adopté quelques minutes plus tard.

Nous déclarons réprouver, de la part d'une commission, cette façon de se déjuger, pour adopter aussitôt le point de vue gouvernemental.

Pour nous, nous demandons que soit maintenu le premier texte adopté par la commission, beaucoup plus précis que celui actuellement soumis à l'Assemblée et que rien, dans les explications de M. le secrétaire d'Etat, ne nous donne un motif valable d'abandonner.

En effet, des explications de M. le secrétaire d'Etat, nous retenons qu'il n'existe pas un véritable cadre unique pour le personnel des chemins de fer d'Afrique occidentale française; en effet, il existe un cadre unique théorique — on en a suffisamment parlé ici —, il y a deux statuts, et le personnel d'origine métropolitaine conserve le sien, avec tous ses avantages, concernant notamment la retraite, la sécurité et les mesures disciplinaires.

Ce qu'il y a de choquant, ce n'est pas qu'une partie du personnel bénéficie d'un certain nombre de garanties, c'est que ces mêmes avantages ne soient pas accordés au personnel autochtone. C'est pourquoi nous disons que n'existe pas un véritable cadre unique.

Or, nous pensons à cet égard que le premier texte de la commission est beaucoup plus clair que le deuxième qui préconise un cadre unique dans lequel « chacun puisse être appelé à bénéficier, sans aucune discrimination raciale, d'avantages analogues » etc.

Que disait le premier texte ? « Ce cadre unique doit avoir pour principe l'égalité absolue entre tous les cheminots ». Nous préférons de beaucoup cette rédaction.

D'autre part, il est question, dans le premier texte adopté par la commission, de l'abrogation de divers textes antérieurs, demandée par le personnel des chemins de fer de l'A. O. F., notamment du décret du 20 juillet 1949.

Nous avons même, par un amendement spécial, demandé en commission l'annulation de ce décret. Nous n'avons été suivis par personne, pas même par M. le rapporteur qui indique pourtant — page 10 de son rapport —: « Nous pensons et disons nous aussi que ce décret du 20 juillet 1949 est, de toute façon, une mesure arbitraire condamnable, peu digne d'un régime démocratique, prise au mépris des cheminots et leur causant un préjudice extrêmement grave, à la fois moral et professionnel. »

Dans notre texte, nous demandons l'abrogation de ce décret. Lorsque nous l'avons redemandé en commission, nous avons été les seuls à voter cette proposition.

Enfin, l'on a fait valoir, en commission, l'argument du temps, prétextant qu'une loi ne pourrait être votée dans les délais utiles et qu'il s'agissait là, en conséquence, d'une mesure inefficace; qu'il valait donc mieux proposer un vœu au Gouvernement.

Nous ferons d'abord remarquer qu'une loi aurait parfaitement le temps d'être votée si la législature n'était abrégée de façon à permettre à une majorité gouvernementale de se présenter devant les électeurs avant que les conséquences d'une politique catastrophique n'aient produit leur plein effet.

M. Jacques Mitterrand. C'est la politique de la clef sur la porte...

M. Guy de Boysson. Mais nous demandons à nos collègues s'ils croient vraiment beaucoup plus efficace le procédé de faire formuler un vœu dont le Gouvernement serait prié de tenir compte, à la lumière de l'expérience acquise par cette

Assemblée quant au sort que le Gouvernement a généralement réservé à ses vœux.

La majorité de la commission nous propose de nous exprimer en ces termes: « ...à condition que le Gouvernement s'engage à intervenir dans les meilleurs délais et, si possible, dans un délai de trois mois ». Nous ne pensons pas que ce procédé soit plus efficace que celui qui consisterait à demander à l'Assemblée nationale d'adopter une loi qui, elle, s'imposerait au Gouvernement.

C'est pourquoi nous ne voyons aucune raison valable d'abandonner un texte précis — adopté il y a quelques jours par la majorité de la commission de la législation — simplement parce que le Gouvernement a fait savoir qu'il préférait le second texte au premier.

On parle souvent, ici, du prestige de notre Assemblée, pour regretter du reste qu'elle en ait si peu. Ce prestige, nous ne pouvons l'acquérir qu'en conformant nos décisions, non aux désirs de l'administration et du Gouvernement, mais aux intérêts des populations des territoires d'outre-mer.

C'est dans cet esprit que le groupe communiste demande à l'Assemblée de revenir au texte qu'avant toute intervention gouvernementale la majorité de la commission de la législation avait librement adopté. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. La commission de législation va librement vous proposer le rejet du contre-projet communiste, de la même façon qu'elle a librement reconsidéré la position initiale qu'elle avait prise, cette reconsidération résultant des renseignements nouveaux fournis par M. le secrétaire d'Etat à la France d'outre-mer.

J'ai indiqué tout à l'heure que la commission de législation — son président en particulier — n'admettra jamais qu'on veuille lui imposer une décision qu'elle est capable de prendre en toute sérénité.

J'ai posé la question en commission de savoir si nous devions reconsidérer notre vote initial; il s'est trouvé une majorité pour admettre la nécessité de cette revision.

Mais — ceci d'ailleurs pour répondre d'une façon lointaine à certaines affirmations un peu osées de M. Donnat — je voudrais maintenant examiner le contre-projet communiste défendu par M. Guy de Boysson.

Je suis d'abord surpris — je le dis tout de suite — que M. Guy de Boysson, après avoir nié la sollicitude du Gouvernement à l'égard des propositions faites par notre Assemblée, ait tout de même admis la nécessité de ce recours opportun aux bons offices gouvernementaux, probablement parce qu'il a reconnu en lui-même — mais sans le dire — l'impossibilité de faire voter dans la situation politique actuelle la proposition de loi initiale. J'enregistre, non sans sourire, cette soudaine marque de confiance, car le contre-projet communiste est bien une adresse à l'égard du Gouvernement.

M. Guy de Boysson. Pas du tout!

M. Raymond Lombardo. La proposition est adressée à l'Assemblée nationale!

M. Guy de Boysson. Je n'ai jamais dit qu'il s'agissait d'une proposition de résolution. Le contre-projet stipule: « Dans un délai de trois mois, le Gouvernement prendra un décret tendant à assurer, etc... »

M. le président de la commission. Jusqu'à présent, je n'ai autorisé ni M. de Boysson ni M. Lombardo à m'interrompre. Je n'ai interrompu personne et je demande la même faveur.

M. Guy de Boysson. Je donnais simplement une précision.

M. le président de la commission. Je vais préciser à mon tour que, dans votre texte, vous déclarez: « Dans un délai de trois mois, le Gouvernement prendra un décret tendant à assurer... » Ou je sais lire, ou vous avez tort.

Quoi qu'il en soit, vous nous demandez, dans votre texte, en reprenant la formulation initiale de M. Mamadou Konaté, l'abrogation, en particulier, de la loi du 28 février 1944, du décret du 20 juillet 1949 et de tous autres textes, ce qui veut dire, en clair, que vous faites table rase, par une conséquence peut-être inattendue, du vote éventuel de ce texte et de toutes les dispositions légales et réglementaires antérieures. Par conséquent, si l'on vous suivait et si le Gouvernement donnait suite à votre proposition, nous nous trouverions devant une organisation des chemins de fer légalement inexistante.

Mais je veux vous faire la part belle, car je suppose que vous faites là une erreur et que vous avez voulu limiter votre proposition à l'abrogation de la loi de 1944 et du décret de 1949.

Or, si je vous suis, même sur ce plan limité, nous aboutissons au résultat suivant: nous allons abroger les dispositions du décret de 1939 et, par conséquent, dans votre esprit je suppose, étant donné que déjà, en 1939, comme l'a démontré M. Antonini, il s'agissait d'un changement de régime partant de l'administration pour aboutir à un régime industriel et commercial, nous retournerons, je suppose, vers le régime administratif. Là aussi, je vous demande de mesurer les conséquences d'une adoption de votre texte. Je reprends ici les propres arguments de M. le secrétaire d'Etat.

Vous prétendez redonner aux cheminots une qualité de fonctionnaire qu'ils n'avaient pas; cette qualité était d'ailleurs contestée par les arrêts du conseil d'Etat, même aux cheminots du réseau métropolitain de l'Etat: *a fortiori* peut-on admettre que cet arrêt est valable pour les cheminots de l'Afrique occidentale française...

M. Alfred Bour. Les cheminots métropolitains ne sont pas des fonctionnaires!

M. le président de la commission. ...C'était précisément le deuxième argument dont je voulais me servir. Depuis est intervenu un texte que vous devez connaître plus particulièrement, vous communistes, puisqu'il est dû à l'initiative de M. Maurice Thorez, alors vice-président du conseil: c'est la loi du 19 octobre 1946. Or, par cette loi — M. Jousselin l'a très justement rappelé — sont exclus de la qualité de fonctionnaire tous les cheminots ou tous les agents dont la fonction a un caractère industriel et commercial. Mais je pousse l'analyse encore plus loin, et j'indique que si on vous suivait encore, même jusque là, nous aboutirions au résultat exactement contraire. Ce que vous recherchez, et je veux bien l'admettre, c'est qu'en vertu du statut de la fonction publique, en admettant même — ce qui est une erreur juridique évidente que j'ai dénoncée — que l'on puisse assimiler intégralement les cheminots aux fonctionnaires, vous aboutiriez, par l'application des dispositions de l'article 21 du statut des fonctionnaires — et je regrette que vous ne le connaissiez pas — à la création de quatre cadres dans lesquels, automatiquement, par le jeu de l'application du statut, devraient être intégrés les cheminots d'Afrique occidentale française. Par conséquent, au lieu du cadre unique que vous défendez et recherchez avec nous, nous aboutirions à un reclassement des cheminots d'Afrique occidentale française non plus dans un, non plus dans deux cadres, en admettant même que les deux cadres existent, mais dans quatre cadres, ce qui n'est tout de même pas le but que nous poursuivons en ce moment.

Par conséquent, du point de vue de la logique, du point de vue de la loi et des règlements, votre contre-projet n'est pas recevable; c'est pourquoi je le combats au nom de la commission. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs au centre.*)

M. le président. Je vais consulter l'Assemblée sur le contre-projet.

La parole est à M. de Boysson pour expliquer son vote.

M. Guy de Boysson. Je répondrai simplement à M. le président de la commission, d'une part sur la façon dont a été adopté ce nouveau texte, dont nous avons discuté en séance de nuit où cette question n'était même pas inscrite à l'ordre du jour. C'est dire que nous en avons délibéré assez rapidement. D'autre part, je voudrais signaler qu'il ne s'agit pas — d'après le texte qui, à un ou deux mots près, reprend celui adopté primitivement pas la commission — d'une demande au Gouvernement, mais bien d'un texte de loi qui précise: « Dans un délai de trois mois, le Gouvernement prendra un décret...». Il ne s'agit pas d'un vœu adressé au Gouvernement, mais bien d'une injonction qu'on lui donne.

Je ne répondrai pas sur chacun des points soulevés par M. le président de la commission. Je dirai simplement que notre contre-projet reprend le premier texte adopté par la commission — texte que les amis de M. Junillon ont voté en commission la première fois et dont le rapporteur était membre du même groupe que lui.

Je ne dis pas que ce texte n'aurait pas pu être légèrement amendé. D'ailleurs, en ce qui nous concerne, conformément à l'article 65 du règlement, nous soumettons un autre projet dont l'Assemblée doit décider la prise en considération. Nous nous réservons le droit d'apporter à ce contre-projet un certain nombre d'amendements de détail mais nous considérons que, comme base de discussion par l'Assemblée, le premier texte est préférable au second parce qu'infiniment plus précis.

C'est pourquoi nous demandons à l'Assemblée, avant d'entrer dans le détail de chaque alinéa au moment de la discussion des articles — de prendre en considération notre contre-projet comme le premier texte adopté par la majorité de la commission.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. Il y a deux choses que je ne peux pas laisser passer: la première c'est que nous ayons

délibéré rapidement et que l'on nous en fasse le reproche, alors que tout à l'heure, un orateur du même groupe que M. de Boysson, M. Donnat, a parlé d'atermoiements, de dispositions en vue d'enterrer la proposition...

M. Guy de Boysson. Il ne faut pas confondre.

M. le président de la commission. Nous avons, mercredi matin, pris connaissance de la lettre de M. le secrétaire d'Etat demandant à la commission de bien vouloir l'entendre. Pour ne pas retarder l'examen du projet en séance publique, j'ai demandé à la commission — et je l'ai obtenu de très bonne grâce — qu'elle veuille bien consacrer sa séance de nuit à l'audition du ministre et à l'examen du texte.

Voilà une première mise au point.

Quant au deuxième point que je tiens à relever, qu'il soit dit une fois pour toutes que le président actuel de la commission de législation, lorsqu'il parle au nom de cette commission, ne permettra jamais que l'on assimile les déclarations qu'il fait à ce titre avec la position qu'il pourrait prendre en tant que socialiste, ni qu'on les rapproche de celles que ses amis peuvent être amenés à faire en commission. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs au centre.*)

M. Bégarra. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Zinsou, pour expliquer son vote.

M. Zinsou. Il est évidemment fâcheux que la commission n'ait pas abouti, dès ses premiers travaux, aux conclusions du texte actuel de sa proposition. Mais l'erreur est humaine, et si la modification apportée au premier texte a pour but d'obtenir cette efficacité à laquelle je faisais allusion tout à l'heure, nous devrions nous en féliciter. Et je dis à M. Boysson que très honnêtement ce qui m'a frappé dans son argumentation, c'est que, lorsqu'il reproche au texte actuel de manquer de précision, il a raison en partie, mais il serait peut-être de bonne guerre d'apporter au texte actuel les précisions qui lui manquent plutôt que de revenir à la première proposition dont on vient de démontrer surabondamment qu'elle est impraticable. D'ailleurs, même s'il n'en était pas ainsi, nous sommes tous suffisamment avertis de l'état actuel des travaux parlementaires pour savoir que nous n'obtiendrions pas le vote d'une loi. Or, ce qui importe, ce n'est pas de faire une injonction au Gouvernement, dont nous savons qu'elle sera sans effet, c'est d'obtenir du Gouvernement des modifications au statut du personnel de telle manière qu'il soit conforme à la proposition que nous faisons, laquelle donne, sur tous les points, satisfaction aux cheminots.

Par conséquent, je demande à la commission s'il ne lui serait pas possible d'apporter au troisième paragraphe de la proposition une modification tenant compte des remarques formulées. Je déposerai, d'ailleurs, ultérieurement un amendement dans ce sens.

Ma suggestion me paraît raisonnable et je demande à nos collègues communistes d'apporter leur effort pour aboutir à un texte plus précis, plutôt que de nous battre sur un projet dont nous savons qu'il ne sera pas suivi d'effet.

M. le président. La parole est à M. Jacobson.

M. Jacobson. Etant donné l'heure, je renonce à la parole, monsieur le président.

M. le président. J'ai l'impression que nous ne terminerons pas cette affaire ce soir si tout le monde explique son vote, mais il est normal que chacun précise sa position.

Dans ces conditions, monsieur Jacobson, vous renoncez à la parole ?

M. Jacobson. Oui, monsieur le président.

M. Paul Tétau. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Tétau.

M. Paul Tétau. Mes chers collègues, je désire profiter de cette discussion pour évoquer, à propos de la régie des chemins de fer, un problème d'une importance capitale pour l'intérêt économique et social de nos territoires. D'ailleurs, ce problème n'a pas échappé à l'attention de M. le secrétaire d'Etat.

Je m'excuse de revenir sur ce sujet: il s'agit des tarifs ferroviaires pratiqués par la régie. Tous nos conseils généraux, en accord avec les assemblées consulaires, ne cessent d'insister pour que nos chemins de fer, en Afrique occidentale française, pratiquent des tarifs minima élaborés en laissant subsister le principe de la dégressivité par palier, suivant les distances, tant pour les produits importés que pour les marchandises exportées. Mieux encore, tous nos conseils généraux et toutes nos assemblées consulaires demandent que dans le mode de calcul des tarifs la régie tienne compte, beaucoup plus de la valeur des produits, que du prix de revient des transports considérant leur taux souvent — hélas — trop souvent même, mal adapté à l'économie du pays.

Somme toute, nos assemblées locales et nos chambres consulaires souhaitent que les chemins de fer, véritables services publics, assurent la politique économique de la fédération sans trop se soucier de l'équilibre de leur budget. Je n'ai point l'intention, mes chers collègues, d'accuser la régie de tous les péchés capitaux ni de la charger de tous les crimes. Je sais être objectif et je commettrais une malhonnêteté intellectuelle si je ne reconnaissais pas les services que rend la régie sur des plans divers: de même je manquerais à mes devoirs les plus sacrés si je ne soulignais point le dévouement de nos cheminots que je connais bien, de tous nos cheminots, à quelque région qu'ils puissent appartenir. Mais je dis: quelles que soient les mesures déjà prises, nos territoires se plaignent. Ainsi le gouverneur du Soudan ne soutient-il pas, par exemple, que son territoire est relié à Dakar par le chemin de fer le plus cher du monde ? En Guinée, nos populations de l'intérieur souhaitent, comme celles du Soudan, comme celles de la Côte-d'Ivoire ou du Dahomey que soit enfin trouvée une solution judicieuse, tenant compte de leurs besoins, de leurs conditions de vie et de la nécessité de développer leur économie qui est à la base même, vous le savez bien, de leur évolution sociale (*Très bien, très bien!*)

C'est pourquoi je demande à M. le secrétaire d'Etat à la France d'outre-mer — avec une particulière insistance — de faire réunir par ses services, tous les éléments nécessaires pour arriver, d'abord à un abaissement substantiel des tarifs ferroviaires, ensuite à la dégressivité de ces mêmes tarifs. (*Applaudissements.*)

En effet, je le pense, du moins, le chemin de fer, qui est la base moderne du développement économique d'un pays, doit être, je le répète, considéré comme un service public et non comme un organisme commercial privé, qui ne se soucie que d'une chose: équilibrer son budget, sans se préoccuper des répercussions des tarifs sur l'économie générale des territoires.

Que M. le secrétaire d'Etat consulte nos assemblées locales et fédérales, nos chambres consulaires, qu'il entende également les représentants de la régie. Ah ! certes, mes chers collègues, il y aura divergence dans les solutions proposées. Mais il saura, j'en suis sûr, faire cette synthèse basée sur le bon sens, qui, tenant compte des nécessités économiques et sociales de l'Afrique, et des obligations de la régie, permettra à nos usagers, à nos populations d'écouler plus facilement leurs produits, et aussi de vivre mieux en allégeant leurs charges.

A mon sens, ceci est possible par un aménagement de l'ensemble des tarifs, or il est urgent de le faire. C'est dans cet esprit, dans cet espoir que le groupe socialiste votera la proposition, telle qu'elle a été rapportée par notre collègue M. Bourgarel. (*Vifs applaudissements au centre et à gauche.*)

M. Egretaud. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Egretaud.

M. Egretaud. Je demande la parole pour un rappel au règlement extrêmement bref; il me semble bien que nous en sommes en ce moment à la discussion de la proposition.

M. le président. Nous en sommes à la prise en considération du contre-projet.

M. Egretaud. Le contre-projet n'a pas encore été mis aux voix. Sur quoi portent donc les explications de vote ?

M. le président. Sur la prise en considération du contre-projet que je vais mettre aux voix.

M. Egretaud. Je veux vous indiquer, monsieur le président, que nous avions l'intention de demander un scrutin public.

M. le président. Pensant bien que vous alliez demander un scrutin j'allais prier nos collègues de bien vouloir renoncer à la parole. (*Rires à l'extrême gauche.*)

M. Touré. Je renonce à la parole.

M. le président. Je vais, par conséquent, mettre aux voix le contre-projet de M. de Boysson, repoussé par la commission.

M. Nignan. J'avais demandé la parole, monsieur le président.

M. le président. Je m'excuse, mon cher collègue, mais dans cette atmosphèse d'euphorie générale je croyais que vous y aviez renoncé. (*Sourires.*)

M. Nignan. Je voulais simplement déclarer que je voterai le contre-projet.

M. le président. Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par M. Egretaud, au nom du groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires opèrent le dépouillement.*)

M. le président. Voici, messieurs, le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants 158
Majorité absolue 80

Pour l'adoption 40
Contre 118

L'Assemblée de l'Union française n'a pas adopté.

Etant donné l'heure tardive, l'Assemblée sera sans doute d'avis de renvoyer la suite de cette discussion à notre prochaine séance ?...

M. Bourgarel, *rapporteur.* Monsieur le président, nous pourrions continuer ce soir la discussion relative aux cheminots.

M. Raymond Lombardo. Nous pouvons en effet terminer ce soir, monsieur le président.

M. le président. Quelle durée la commission envisage-t-elle pour en terminer ?

M. le président de la commission. Il y a, à ma connaissance, trois amendements.

M. le président. Il n'est pas possible, dans ces conditions, de terminer ce soir.

M. le président de la commission. Je me permets, monsieur le président, de faire la proposition suivante à l'Assemblée: ne pourrait-on pas décider de terminer cette affaire tout au début de notre prochaine séance de jeudi ? Cela demanderait au maximum un quart d'heure.

M. Alfred Bour, *président de la commission du règlement.* C'est une disposition très raisonnable.

M. le président. Je mets aux voix la proposition de M. le président de la commission tendant à renvoyer à l'ordre du jour de jeudi, avec le n° 1, avant même la discussion d'urgence sur les crédits civils, la suite de la discussion de l'affaire des cheminots d'Afrique occidentale française commencée aujourd'hui.

(*La proposition, mise aux voix, est adoptée.*)

— 9 —

DEPOT DE PROPOSITIONS

M. le président. J'ai reçu de M. Estèbe une proposition relative aux limites d'âge des fonctionnaires coloniaux tributaires de la caisse intercoloniale des retraites.

La proposition sera imprimée sous le n° 103, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la législation, de la justice, de la fonction publique et des affaires administratives et domaniales. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Jousselin, Mlle Le Ber, MM. Abdesselam, Momo Touré, une proposition tendant à la diffusion et à l'inscription dans les programmes des écoles primaires de l'Union française et des pays de protectorat, des déclarations d'experts de l'U. N. E. S. C. O. sur les questions de race.

La proposition sera imprimée sous le n° 104, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires culturelles. (*Assentiment.*)

— 10 —

RENVOIS POUR AVIS

M. le président. Dans sa séance du 10 avril 1951 l'Assemblée avait renvoyé à la commission de la législation, de la justice, de la fonction publique et des affaires administratives et domaniales les demandes d'avis, transmises par M. le président du conseil des ministres sur:

1° Le projet de décret, présenté par M. le ministre de la France d'outre-mer, portant application au territoire des Comores des dispositions de la loi du 25 mars 1949 revisant certaines rentes viagères (n° 92, année 1951);

2° Le projet de décret, présenté par M. le ministre de la France d'outre-mer, portant application au territoire de la Nouvelle-Calédonie et dépendances des dispositions de la loi du 25 mars 1949 revisant certaines rentes viagères (n° 93, année 1951);

3° Le projet de décret, présenté par M. le ministre de la France d'outre-mer, portant application au territoire de Madagascar et dépendances des dispositions de la loi du 25 mars 1949 revisant certaines rentes viagères (n° 94, année 1951).

La commission des affaires financières d'accord avec la commission de la législation, de la justice, de la fonction publique et des affaires administratives et domaniales demande que ces demandes d'avis soient renvoyées au fond à son examen, la commission de la législation, de la justice, de la fonction publique et des affaires administratives et domaniales restant saisie pour avis.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 11 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. L'Assemblée a précédemment décidé de tenir sa prochaine séance publique jeudi 19 avril à quinze heures.

En conséquence de la décision que vient de prendre l'Assemblée, voici quel serait l'ordre du jour de cette séance:

Jeudi 19 avril 1951, à quinze heures, séance publique:

1. — Suite de la discussion de la demande d'avis, transmise par M. le président de l'Assemblée nationale, sur la proposition de loi de M. Mamadou Konaté et plusieurs de ses collègues, députés, tendant à la création d'un « cadre unique » du personnel des chemins de fer d'Afrique occidentale française (n°s 123, année 1950; 84 et 99, année 1951; M. Bourgarel, rapporteur);

2. — Discussion d'urgence de la demande d'avis, transmise par M. le président de l'Assemblée nationale, sur le projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (France d'outre-mer. — I. — Dépenses civiles) (n° 100, année 1951);

3. — Discussion de la proposition de MM. Dorange, Bégarra, Borrey et des membres du groupe des indépendants d'outre-mer et du groupe socialiste S. F. I. O. et apparentés tendant à demander au Gouvernement:

1° D'unifier les taux des indemnités familiales pour tous les soldats de l'armée de l'Union française, dans le cadre d'un statut du soldat de l'Union française;

2° Dès maintenant et sans attendre la promulgation de ce statut, d'attribuer aux militaires autochtones l'indemnité de zone, la majoration familiale de zone et l'indemnité d'éloignement prévues par les textes, mais non encore versées (n°s 236, année 1950 et 82, année 1951; M. Bégarra, rapporteur. Avis de la commission des affaires financières, M. Jousselin, rapporteur);

4. — Suite de la discussion de la proposition de MM. Bégarra, Bourgarel, Diop Babakar, Djim Momar Gueye et des membres du groupe socialiste S. F. I. O. et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à élaborer un statut inter-armes fixant les règles d'emploi du personnel civil des états-majors, corps et services des armées de terre, air et marine stationnés en Afrique occidentale française (n°s 227, année 1949, 213, année 1950 et 90, année 1951; M. Bégarra, rapporteur, et n° 229, année 1950; avis de la commission de la défense de l'Union française; M. Vivier, rapporteur);

5. — Discussion de la proposition de Mlle Le Ber, MM. Catrice, Jousselin et des membres du groupe du mouvement républicain populaire, tendant à demander au Gouvernement de créer un conseil supérieur consultatif de l'éducation outre-mer (n°s 192, année 1950 et 54, année 1951; M. Catrice, rapporteur).

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée de l'Union française,
RENÉ HINGRE.

Errata

au compte rendu in extenso *de la séance du* 12 *avril* 1951.
(*Journal officiel* du 13 avril 1951.)

Page 354, 2e colonne, 27e ligne:

Au lieu de: « consultation »,

Lire: « conciliation. »

Page 356, 1re colonne, 65e ligne:

Au lieu de: « demande une deuxième lecture... »,

Lire: « demande une deuxième délibération... ».

Page 356, 2e colonne, 17e ligne:

Au lieu de: « ménager, publics et privés, à raison de six... »,

Lire: « ménager, à raison de six... ».

Page 365, 2e colonne, 53e et 54e ligne:

Supprimer les mots: « (sous réserve de la distribution du rapport supplémentaire) ».

Page 365, 2e colonne, 54e et 55e lignes:

Supprimer les mots: « (sous réserve de la distribution du rapport supplémentaire) ».

Erratum

aux annexes du compte rendu in extenso *de la séance du jeudi 12 avril 1951.*

(*Journal officiel* du 13 avril 1951.)

PROPOSITIONS DE LA CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS DU JEUDI 12 AVRIL 1951

Page 366, 1re colonne, 30e et 31e lignes:

Supprimer les mots. « (sous réserve de la distribution du rapport supplémentaire) ».

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE DE L'UNION FRANÇAISE LE 17 AVRIL 1951

Application des articles 80 et 81 du règlement ainsi conçu:

« Art. 80. — *Tout conseiller qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président de l'Assemblée qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul conseiller et à un seul ministre.* »

« Art. 81. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délai précus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application de l'article 81 du règlement de l'Assemblée de l'Union française.)

Présidence du conseil.

n° 1 M. Thémia.

Affaires étrangères.

Nos 14 (1948) M. Juge; 38 M. Paul Catrice; 47 M. Junillon.

Budget.

N° 172 M. Sylvestre.

Défense nationale.

Nos 8 M. le général Plagne; 206 M. Borrey.

Education nationale.

Nos 135 M. Paul Catrice; 136 M. Paul Catrice

Etats associés.

N° 65 M. Pann Yung.

Finances et affaires économiques.

Nos 28 M. Alfred Bour; 145 M. Thémia; 160 M. Paul Catrice; 161 M. Blachette; 164 M. Georges Riond; 196 M. Albrand; 210 M. Cianfarani.

Fonction publique et réforme administrative.

N° 142 M. Thémia.

France d'outre-mer.

N° 204 M. Lapart.

Industrie et commerce.

N° 54 M. Junillon.

Intérieur.

Nos 103 M. Paul Catrice; 109 M. Paul Catrice; 128 M. Bégarra; 138 M. Bégarra; 183 M. Sylvestre; 213 M. Curabet.

Justice.

Nos 69 M. Daber; 154 M. Paul Catrice.

Marine marchande.

N° 209 M. Cianfarani.

Postes, télégraphes et téléphones.

Nos 192 M. Junillon; 205 M. Paul Catrice.

Travail et sécurité sociale.

Nos 20 M. Thémia; 44 M. Paul Catrice; 129 M. Paul Catrice; 132 M. Paul Catrice; 133 M. Paul Catrice; 137 M. Paul Catrice.

Travaux publics, transports et tourisme.

Nos 195 M. Riond; 208 M. Borrey; 212 M. Borrey.

AFFAIRES ETRANGERES

223. — 17 avril 1951. — **M. Louis Jousselin** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** quelles sont les voies de droit possibles: 1° du règlement des conflits ou divergences politiques susceptibles d'intervenir entre les gouvernements ou chefs d'Etat sous protectorat d'une part, et le gouvernement de la République ou ses résidents généraux, d'autre part; 2° du recours des ressortissants ou autorités de l'Etat protégé à l'égard des actes des résidents généraux et fonctionnaires de la République; il demande en outre si, dans l'état actuel du droit international et sauf exception, les droits politiques à tous les échelons: communal, régional et national, ne sont pas exclusivement comme en droit français, un attribut de la nationalité.

FRANCE D'OUTRE-MER

224. — 17 avril 1951. — **M. Robert Léon** attire l'attention de **M. le M. le ministre de la France d'outre-mer:** 1° sur les graves inconvénients que présente l'arrivée massive en Afrique occidentale française et en Côte d'Ivoire en particulier d'éléments métropolitains souvent sans ressources et sans contrat de travail; 2° sur l'occupation toujours plus envahissante de l'agglomération africaine de Treichville, faubourg d'Abidjan, par ces nouveaux arrivants dont certains sont de moralité douteuse et dont les casiers judiciaires ou les antécédents politiques leur interdisent l'accès du territoire métropolitain; et demande que des mesures radicales soient prises dans un court délai — mesures qui pourraient être décidées immédiatement si le chef du territoire faisaient appliquer les textes en vigueur concernant les villes de Treichville et Adjamé, interdisant le séjour, le commerce, etc. aux éléments métropolitains. Ces arrêtés n'avaient jusqu'à ce jour aucune raison d'être appliquée avec rigueur mais devant la situation de fait créée par les entrées importantes de nouveaux éléments, il est du devoir des pouvoirs publics de reconsidérer la position prise afin d'éviter des conflits futurs.

---

225. — 17 avril 1951. — **M. Robert Léon** attire l'attention de **M. le ministre de la France d'outre-mer** sur les conséquences fâcheuses dues à une propagande trop intense et souvent mal informée, des conditions de travail en Côte d'Ivoire. L'inauguration du port, la foire-exposition ont incité un certain nombre de métropolitains à céder leurs affaires à la métropole pour se rendre en Côte d'Ivoire, présentée par les émissions de radio, par les journaux, comme un pays inexploité encore et où la fortune était assurée en peu de temps. La déconvenue de ces nouveaux arrivants fut tragique et une propagande moins enthousiaste et plus réaliste éviterait de telles déceptions.

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du mardi 17 avril 1951.

SCRUTIN (N° 25)

Sur la prise en considération du contre-projet de M. de Boysson à la demande d'avis (n° 123, année 1950), relative au statut du personnel des chemins de fer d'Afrique occidentale française.

Nombre des votants 157
Majorité absolue 40

Pour l'adoption 40
Contre 117

L'Assemblée de l'Union française n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Alard.
Mlle Allemandi.
Arboussier (d').
Arnault.
Mlle Autissier.
Barbé.
Mme Bertrand.
Bizot.
Boiteau.
Bôubou (Hama).
Boumendjel.
Boysson (Guy de).
Carroué.
Chassiot.
Comiti.
Coulibaly (Mamadou).
Curabet.
Darlan.
Diarra Tiémoko.
Donnat.
Egretaud.
Feix.
Georges (Daniel).
Lachenal.
Mlle Lafon.
Lapart.
Lautissier.
Léon.
Lombardo.
Lozeray.
Mignot.
Mitterrand.
Moullec (Contre-amiral).
Nignan.
Odru.
Piot.
Plagne (Général).
Thévenin.
Tubert (Général).
Vanier.

Ont voté contre :

MM.
Alduy.
André (Max).
Antonini.
Aubert.
Begarra.
Belabed.
Ben Gana.
Bichon (colonel).
Bidet.
Blachette.
Bocher.
Boisdon.
Boluix-Basset.
Borret.
Bouda (François).
Boukheloua.
Bour (Alfred).
Bourgarel.
Boussenot.
Boutbien.
Catrice (Paul).
Cazelles.
Charlier.
Charnay.
Chekkal Daho.
Chevance-Bertin (Général).
Cianfarani.
Conombo (Joseph).
Coquart.
Corval.
Costes.
Coubèche (Saïd-Ali).
Coulon.
Daber (Jules).
Delmas (Général).
Detraves (Guillaume).
Diop Babakar).
Dorange (Michel).
Dumas.
Ebédé.
Esnault (Yvon).
Gaignard.
Gaudart.
Gentet.
Georget.
Gervain.
Giard.
Griaule.
Gueye Momar Djim.
Guyard.
Jacobson.
Jousselin.
Juge.
Julien (Charles André).
Junillon (Lucien).
Kemajou.
Laforest.
Laurent-Eynac.
La Vasselais (de).
Mlle Le Ber.
Le Brun Kéris.
Lecham.
Mc Lefaucheux.
Le Guénédal.
Lévy.
Longuet.
Mademba Racine.
Mme Malroux.
Messai.
Meyer.
Michalet.
Michard-Pellissier.
Monnet.
Montrat.
Mme Emilienne Mercau.
Morel.
Moreux (René).
Motais de Narbonne (Léon).
Natoun.
Ouedraogo (Bougouraoua).
Peretti (de).
Perier.
Pialoux.
Piéri.
Polycarpe.
Ramampy.
Raphaël-Leygues.
Reverbori.
Riond (Georges).
Rosenfeld.
Rosfelder.
Roulleaux-Dugage.
Saidou Djermakoye (Issoufou).
Sar Diawar.
Sarraut (Albert).
Sarraut (Omer).
Savary.
Savi de Tové (Jonathan).
Scelles.
Schleiter (Gabriel).
Schmitt.
Schock.
Simon (Paul).
Soppo Priso.
Sousatte.
Sylvestre.
Tétau.
Thémia.
Thomas (Jean-Marie).
Touré.
Vendenboomgaërde.
Mme Marianne Verger.
Vignes.
Viniger.
Vivier.
Ya Doumbia.
Zinsou.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Abdesselam.
Albrand.
Bilayarn Khoun.
Bui The Phuc.
Buu Kinh.
Mme Caffot.
Cao Van Chieu.
Cortinchi (Guidicello).
Delmas (Louis).
Do Huu Thinh.
Duong Thieu Chi.
Estèbe.
Foccart.
Hazoumé.
Ibrahim (Babikir).
Laurin.
Lê Van Dinh.
Lhuillier.
Nguyen Huy Lai.
Nguyen Khac Su.
Nguyen Van Ty.
Nguyen Huu Thuan.
Oudard.
Pham Van Binh.
Phung Ba Nghia.
Serot.
Sim Var.
Sok Chhong.
Souvannavong Ourot.
Souvannavong Pheng.
Thonn Ouk.
Ton That Can.
Mme Tran Van Chuong.
Tran Van Kha.
Tran Van Thi.
Tran Van Tung.
Tran Thien Vang.
Voca.
Vu Quy Mao.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Ahmed Koloko.
Dadet.
La Gravière.
Pann Yung.
Randrelsa.
Mme la princesse Yukanthor.

N'a pas pris part au vote :

M. Jacques Fourcade, président de l'Assemblée de l'Union française, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants 158
Majorité absolue 80

Pour l'adoption 40
Contre 118

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.